

**محددات تعزيز كفاءة صناعة النقل البحري  
فى ضوء المتغيرات المحلية والدولية  
دراسة تحليلية وتطبيقية على مصر**

الدكتور

**إبراهيم عبد الله عبد الرؤوف محمد**

**أستاذ الاقتصاد والمالية العامة المساعد**

**كلية الحقوق - جامعة المنصورة**

## مقدمة الدراسة:

تستأثر صناعة النقل البحري على ما نسبته 90% من إجمالي التجارة العالمية العابرة للقارات. حيث يتم نقل حوالي 25000 بليون طن من الشحنات سنوياً من خلالها، بالمقارنة مع 7000 بليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية و3000 بليون طن عن طريق البر (1).

بيد أن صناعة النقل البحري من الصناعات المهمة التي تؤثر وتتأثر بالاقتصاد سواء على الصعيد القومي أم الإقليمي والدولي، فهي تشمل العديد من الأنشطة الصناعية والخدمية المترابطة، كتملك السفن وصناعة الموانئ وبناء وإصلاح السفن وتمويلها والخدمات الملاحية وغيرها (2).

إضافة لما سبق، فإن النقل البحري يلعب دوراً مهماً في تحقيق التنمية الاقتصادية للشعوب المطلّة على البحار، عبر توفير النقد الأجنبي وزيادة الناتج المحلي وتوفير فرص العمل وتحسين شبكة الطرق والتنمية العمرانية وغيرها (3). وعلى صعيد مصر، نجد أن قطاع النقل البحري يحتلّ محوراً رئيسياً للنشاط الاقتصادي وركيزة هامة تؤثر في كافة القطاعات الإنتاجية. فهو الشريان الذي يغذى كافة قطاعات الاقتصاد القومي، كما تمثل التجارة الخارجية المنقولة بحراً حوالي 90% من إجمالي تجارة مصر (4).

(1) مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، السعودية، أكتوبر 2009، ص 3.

(2) د. شريف محمد على أحمد، أثر النقل البحري على التجارة الخارجية بمصر، مجلة مصر المعاصرة، مصر، مج 94، عدد 472، 2003، ص 409.

(3) James J. Corbett and James Winebrake, the impact of Globalization on international maritime transport Activity, Global Forum on transport and Environment in Globalising World 10-12 November 2008, Guadalajara, Mexico, 2008, pp. 6-15.

(4) طه شلبي، النقل البحري وأثره على تجارة مصر الخارجية، مجلة إدارة الأعمال، مصر، عدد 98، 2002، ص 7.

وجدير بالذكر أن هناك علاقة طردية بين ازدهار التجارة الدولية وتزايد الطلب على خدمات النقل البحري، إذ نجد أن الطلب على خدمات النقل البحري يتزايد كلما زاد حجم الطلب العالمي على السلع والخدمات والعكس<sup>(1)</sup>.  
على ما سبق، نجد التقرير السنوي الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "الأنكتاد" حول النقل البحري لعام 2014، يكشف عن حدوث تباطؤ في نمو الاقتصاد العالمي في عام 2012 بنسبة ناتج محلي إجمالي وصلت 2,2%، منخفضاً عن عام 2011، والتي وصلت النسبة فيه نحو 2,8%. أما في عام 2013، فقد ارتفع الناتج المحلي بزيادة طفيفة وصلت 2,3%، وفي العام 2014 وصلت نسبة النمو 2,7%<sup>(2)</sup>، ولعل ضعف نمو الناتج المحلي مرجعاً تراجع النمو الاقتصادي العيني من 9,3% في عام 2011 إلى 7,8% في عام 2012. فضلاً عن ضعف الطلب الأوروبي على المنتجات العينية، وانخفاض أسعار النفط في عام 2015، وهو مانعك بشكل سلبي في ضعف الطلب على خدمات النقل البحري<sup>(3)</sup>.

ولأهمية قطاع النقل البحري نلاحظ اهتمام الحكومة المصرية مؤخراً بهذه الصناعة عبر عدة آليات منها، الاهتمام بتطوير الموانئ البحرية وزيادة عددها، وكذلك توسعة وشق قناة السويس الجديدة والسعي نحو إقامة مناطق لوجيستية في المناطق البحرية، فضلاً عن تطوير الأسطول البحري المصري.

---

(5) **United Nations Conference on Trade and Development**, Recent development "UncTAD", Review of Maritime transport, 2014, PP. 17-18. Available at: [UnCtdad.org/en/publications=library/rmt\\_2014-en.pdf](http://UnCtdad.org/en/publications=library/rmt_2014-en.pdf).

(1) **United Nations Conference on Trade and development**, recent developments and trends in international Maritime transport affecting trade on developing countries, Geneva, 17-21 June 2013, PP. 5:7. Available at: [UnCtdad.org/meetings/en/sessional\\_documents/cid30\\_en.pdf](http://UnCtdad.org/meetings/en/sessional_documents/cid30_en.pdf).

(2) **UNCTAD**, Review of Maritime Transport 2014/pp. 2:6. Available at: [UnCTAD.org/en/publications\\_library/rmt\\_2014-en.pdf](http://UnCTAD.org/en/publications_library/rmt_2014-en.pdf).

تأسيساً على ماتقدم ، نجد العديد من المتغيرات المحلية والدولية التى تؤثر على صناعة النقل البحرى فى مصر، فضلاً عن وجود مشكلات تعوق تطوير هذه الصناعة<sup>(1)</sup>.

على ما سبق، وقع اختيارنا على هذا الموضوع الهام "محددات تعزيز كفاءة صناعة النقل البحرى فى ظل المتغيرات المحلية والدولية - دراسة تحليلية وتطبيقية على مصر. لنرى كيف يمكن النهوض بهذه الصناعة الحيوية ، لاسيما وأن مصر تطل على العديد من المنافذ البحرية المهمة، وكيف يمكن أن تقود صناعة النقل البحرى قاطرة التنمية فى مصر فى الفترة المقبلة.  
مشكلة الدراسة:

يمكن القول بأن الاقتصاد القومى المصرى يُعانى كغيره من الاقتصادات النامية العديد من المشكلات، ولعل أبرزها تزايد حدة البطالة وضعف معدل نمو الناتج المحلى وتدهور القطاع الصناعى.

وفى إطار البحث عن حلول اقتصادية لمواجهة مثل هذه المشكلات، نجد اهتمام الحكومة المصرية مؤخراً بصناعة النقل البحرى كونها ستقود قاطرة التنمية للاقتصاد المصرى الفترة القادمة.

تأسيساً على ما سبق، فإن مشكلة دراستنا تتمحور حول الدور الذى يمكن أن تساهم به صناعة النقل البحرى فى تعزيز كفاءة الاقتصاد الوطنى.

وكيف يمكن تحديث وتطوير صناعة النقل البحرى فى ظل المتغيرات الإقليمية والدولية وعلى رأسها الإرهاب وانخفاض الطلب العالمى على السلع والطاقة.

وما هى أبرز محاور تعزيز كفاءة صناعة النقل البحرى للنهوض به ، ومن ثم تحقيق النتائج المرجوة منه.

---

(3) Gordon Wilmsmeier, Jan Hoffman and Ricardo J. Sanchez, the impact of port characteristics on international Maritime transport Costs, Research in Transportation Economics, volume 16, 2006, PP. 122-126. Available at: 202.114.89.60/resources/pdf/2093.pdf.



## أهمية الدراسة:

- لا شك أن أهمية دراسة وتحليل صناعة النقل البحري تعود إلى عدة اعتبارات، يمكن ذكر بعض منها على ، النحو التالي:
- 1- محاولة تسليط الضوء على أهم الإجراءات التي اتخذتها الحكومة لتطوير قطاع النقل البحري وهل كانت إجراءات ناجحة أم لا.
  - 2- محاولة الاستفادة من التطورات التكنولوجية في تحديث صناعة النقل البحري في مصر، والاستفادة من تجارب الآخرين.
  - 3- أهمية إبراز المتغيرات الدولية والإقليمية ، وكيف يمكن أن تؤثر على النقل البحري ، وكيف يمكن مواجهة تداعياتها.
  - 4- ضرورة وضع رؤية استراتيجية لتطوير صناعة النقل البحري المصري عبر تطوير العنصر البشري وزيادة عدد السفن العملاقة ، وتحديث الموانئ وفتح المجال أمام القطاع الخاص.

## أهداف الدراسة:

يمكن تحديد أهداف الدراسة، على النحو التالي:

- 1- إبراز أهمية صناعة النقل البحري وأهميتها في الاقتصاد العالمي والوطني ودورها في تسهيل التجارة الدولية.
- 2- تحليل الوضع الراهن لقطاع النقل البحري في مصر وأهمية ضخ مزيد من الاستثمارات من أجل تحديثه وتطويره.
- 3- زيادة مساهمة النقل البحري في توليد عائد أكبر من العملات الأجنبية ، وانعكاسات ذلك على ميزان المدفوعات.
- 4- خلق مزيد من فرص العمل في هذا القطاع المهم للحد من مشكلة البطالة.
- 5- أهمية امتلاك مصر لأسطول بحري وطني قادر على نقل تجارة مصر للعالم الخارجى من ناحية وللحماية من احتكار ملاك السفن وضغوطهم من ناحية أخرى.

## منهج الدراسة:

اعتمدت دراستنا لموضوع محددات صناعة النقل البحري في ظل المتغيرات الإقليمية والدولية بشكل أساسي على المنهج الاستقرائي، حيث تم دراسة واقع قطاع النقل البحري في مصر من خلال التركيز على أهميته في التجارة الدولية، وتأثير المتغيرات الدولية والمحلية عليه فضلاً على إبراز محاور تعزيز كفاءته. أيضاً فقد استخدمت الدراسة المنهج التحليلي النظري، وذلك بالرجوع إلى المراجع العلمية والمصادر في مجال الاقتصاد الدولي، وكذا الأبحاث والرسائل العلمية باللغتين العربية والإنجليزية، والرجوع لأحدث تقارير "الأنكثاد" عن النقل البحري ومواقع الإنترنت المتخصصة واستخدامها في إنجاز دراستنا.

**خطة الدراسة:**

تأسيساً على ما تقدم، ستكون خطة دراستنا من خلال فصول ثلاثة، على النحو التالي:

- الفصل الأول: ماهية صناعة النقل البحري وأهميتها في التجارة الدولية.
- الفصل الثاني: النقل البحري في مصر وأثر المتغيرات المحلية والدولية.
- الفصل الثالث: أبرز محددات ومحاور تعزيز كفاءة صناعة النقل البحري في مصر.

## الفصل الأول

### ماهية صناعة النقل البحري وأهميتها في التجارة الدولية

أدى ظهور منظمة التجارة العالمية وتحرير التجارة والثورة التكنولوجية وظهور الشركات متعددة الجنسيات إلى حدوث تطور كبير في صناعة النقل البحري، وبالتالي التجارة الدولية<sup>(1)</sup>. فقد تطورت السفن إلى ناقلات عملاقة أكثر تنوعاً وتقدماً، وظهرت سفن الحاويات ذات الأحجام الكبيرة وأثر ذلك إيجاباً في تطوير الموانئ وتوسيعها وتطوير شبكات النقل الداخلي لتصل إلى مراكز الإنتاج والاستهلاك بالموانئ.<sup>(2)</sup>

(1) Mary R. Brooks, Liberalization in Maritime Transport, international Transport Forum, OECD, Paris 2009, pp. 4:5.  
Available at: [www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/09fpo2.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/09fpo2.pdf).

(2) Brian J. CuDahy, The Containership Revolution, Transportations Research Board of the international Academies, Washington, September – October 2006, pp. 5:6.

على ما سبق ، سنعرض لهذا الفصل من خلال مبحثين متتاليين، على النحو التالي:  
**المبحث الأول:** النقل البحري وتطوره عالمياً وإقليمياً.  
**المبحث الثاني:** حجم الأسطول البحري العالمى وملكيته والأثر فى التجارة الدولية.

### **المبحث الأول**

#### **النقل البحري وتطوره عالمياً وإقليمياً**

يُشكل النقل البحري جزءاً لا يتجزأ من اللوجستيات الدولية. لذا فهو يرتبط بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم ارتباطاً وثيقاً، وهو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولى، فنحو 80% من حجم التجارة الدولية يُنقل عبر البحر<sup>(1)</sup>. فالنقل البحري هو الذى يقود بحق حركة تدفق السلع فى التجارة الدولية، وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري نجاح وانتشار سفن النقل بالحاويات<sup>(2)</sup>. وحول أهمية الطلب الدولى فى تطور النقل البحري: نجد أن النقل البحري يعتمد اعتماداً رئيساً على الطلب. فهناك ارتباطاً وثيقاً بين الناتج المحلى الإجمالى العالمى وتجارة السلع العالمية وعمليات الشحن البحرية. ولا شك أن اتساع حجم التجارة العالمية خلال الفترة الماضية وقبل تعرضها لهزات بسبب الأزمة المالية العالمية فى نهاية 2008 تارة<sup>(3)</sup> وانخفاض أسعار النفط وأحداث الشرق الأوسط تارة أخرى، كان بسبب زيادة الطلب على السلع وعولمة عمليات الإنتاج ونمو تجارة السلع فى الصين وأوروبا. ولعل الشكل البياني التالى رقم (1) يُشير إلى تحسن مؤشر الإنتاج الصناعى لمنظمة التعاون الاقتصادى والتنمية ، ومؤشرات الناتج المحلى الإجمالى وتجارة البضائع المنقولة بحراً خلال الفترة من (1975 - 2013)<sup>(4)</sup>.

(1) رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربى ومدى التكيف معها، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة وهران، الجزائر، 2012/2013، ص3.

(2) د/ حمادة فريد منصور، مقدمة فى اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، مصر، 1998، ص410 وما بعدها.

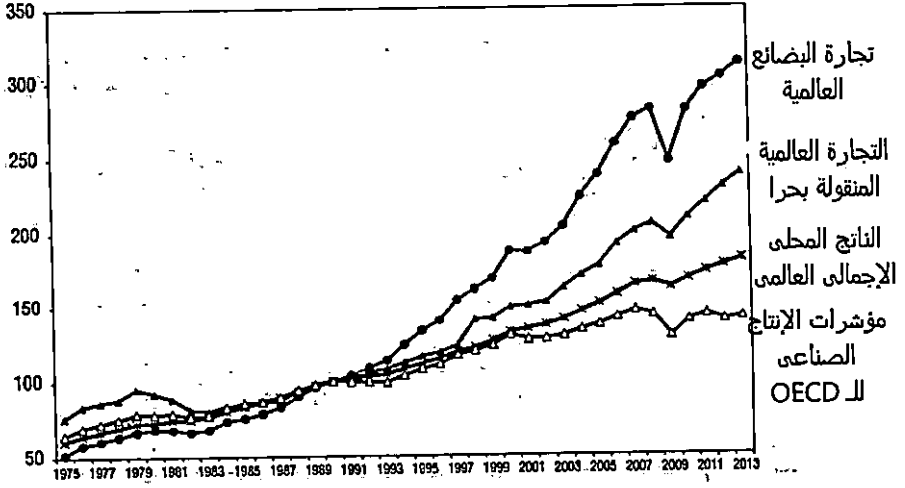
(1) **Robert C. Shellburne**, The Global financial Crisis and its impact on Trade: the world and the European Emerging Economies, United Nations economic Commission For Europe, Geneva, Switzerland, September 2010, pp. 1:5. Available at: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/oes/disc-papers/ECE-DP-2010-2.pdf>.

(2) Unacted: op.Cit, pp. 6:7.

## شكل رقم (1)

مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في الميدان الاقتصادي ومؤشرات

الناتج المحلي الإجمالي العالمي وتجارة البضائع والتجارة المنقولة بحراً (1975 - 2013)



Source: UNCTAD secretariat on the basis of OECD Main Economic Indicators, June 2014; UNCTAD, Trade and Development Report 2014; UNCTAD Review of Maritime Transport, various issues; WTO, appendix tables, table A1a; WTO press release 721, 14 April 2014, World trade 2013, prospects for 2014.

بتحليل الشكل السابق، نلاحظ زيادة الشحنات البحرية العالمية خلال العقود الأربعة الأخيرة بمعدل سنوي بلغ في المتوسط حوالي 3%. ففي عام 1970 ارتفعت تلك الشحنات 2,6 مليار طن، بينما وصلت في عام 2010 حوالي 8,4 مليار طن، وفي عام 2011 وصلت النسبة 8,7 مليار طن بزيادة حوالي 4%. وفي عام 2012 حدث تراجعاً في نمو التجارة العالمية لتصل النسبة 2,3%، ونفس النسبة في عام 2013 حيث وصلت نحو 2,3%. أما في عام 2014 فقد حدث تطور في تغير معدل النمو السنوي لتصل نسبة النمو نحو 2,7%، رغم وجود مخاطر عديدة تحيط بالاقتصاد العالمي منها: عدم اليقين الاقتصادي، وتمويل التجارة المحدود، والقرصنة البحرية، وانتشار الإرهاب والتوترات السياسية وغيرها. (1)

(1) World Economic Forum, Global Risks 2015 10th Edition, Strategic partner of the Global Risks 2015 report, Geneva, 2015, pp. 3:6. Available at: [www.weforum.org/risks](http://www.weforum.org/risks).

وبشكل عام، نلاحظ زيادة معدل النمو لدى بعض الدول تارة وانخفاضها تارة أخرى خلال الفترة من 2011 وحتى 2014، وهو ما يوضحه الجدول التالي رقم (1):

### جدول رقم (1)

#### نمو الناتج العالمي من 2011 - 2014

(نسبة التغير السنوى)

Region/country	2011	2012	2013	2014
World	2.8	2.3	2.3	2.7
Developed economies of which:	1.4	1.1	1.3	1.8
European union 28 of which:	1.7	- 0.3	0.1	1.6
France	2.0	0.0	0.2	0.7
Germany	3.3	0.7	0.4	1.9
Italy	0.4	- 2.4	- 1.9	0.1
United Kingdom	1.1	0.3	1.7	3.1
Japan	- 0.6	1.4	1.6	1.4
United States	1.6	2.3	2.2	2.1
Developing economies of which:	6.0	4.7	4.6	4.7
Africa	0.9	5.3	3.5	3.9
South Africa	3.6	2.5	1.9	1.8
Asia	7.2	5.2	5.3	5.6
China	9.3	7.7	7.7	7.5
India	7.9	4.9	4.7	5.6
Western Asia	7.4	3.8	3.8	4.0
Developing America	4.3	3.0	2.6	1.9
Brazil	2.7	1.0	2.5	1.3
Least developed countries	3.6	4.9	5.4	5.7
Transition economies of which:	4.7	3.3	2.0	1.3
Russian federation	4.3	3.4	1.3	0.5

Source: UNCTAD Trade and Development Report 2014. Forecast.

على ما تقدم، يلعب النقل البحرى دوراً مهماً فى عملية نقل المواد الخام أو نصف المصنعة أو التامة الصنع من بلد إلى آخر، وعاملاً مهماً فى نقل المعدات ومستلزمات الإنتاج للمصانع التى تقوم بإنتاج تلك السلع<sup>(1)</sup>.

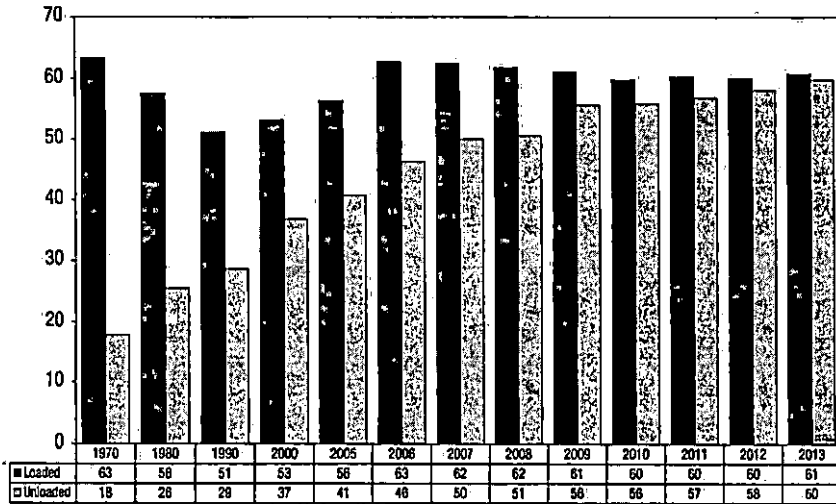
(1) د. شريف محمد على، أثر النقل البحرى على التجارة الخارجية بمصر، مجلة مصر المعاصرة، عدد 472، القاهرة، مصر، 2003، ص420.

وحول تزايد النقل الدولي بالحاويات: نجد انتشار السفن ذات الأحجام الكبيرة رغم قلة عدد شركات الحاويات<sup>(1)</sup>. فقد انخفض عدد الشركات الناقلة في كل بلد بحوالي 27% خلال السنوات العشر الماضية، إذا هبط من 22 شركة في عام 2004 إلى نحو 16 شركة في عام 2013<sup>(2)</sup>. لذلك فقد زادت حركة الحاويات في موانئ العالم بنسبة بلغت 3,8% إذ بلغت حوالي 601,8 مليون وحدة في عام 2012، وهي زيادة عن العام 2011، والتي وصلت نسبة نمو تجارة الحاويات فيه 3,7%<sup>(3)</sup>. أما في عام 2014، فقد تجاوزت حركة الحاويات قرابة 650 مليون وحدة. ونتيجة لذلك يُتوقع أن تُبلغ احتياجات الدول النامية من الاستثمار حوالي 18,8 تريليون دولار سنوياً بالقيمة الحقيقية بحلول عام 2020، حتى تتمكن من بلوغ مستويات معتدلة من النمو الاقتصادي.

لما سبق، فقد زادت مساهمة الدول النامية في التجارة البحرية الدولية خلال الفترات الماضية، بحسب الشكل البياني التالي رقم (2):

### شكل رقم (2)

مشاركة الدول النامية في التجارة البحرية الدولية سنوات مختارة (نسبة حصة في الحمولة)



Source: UNCTAD Review of Maritime Transport, various issues.

(<sup>1</sup>) على محمد عدة، أثر تحرير خدمات النقل البحري الدولي على الكفاءة الاقتصادية للموانئ السورية (بالتطبيق على مينائي اللاذقية وطرطوس)، المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية، مصر، عدد 1، 2011، ص 199.

(4) United Nations Conference on Trade and development, Review of Maritime Transport, 2014, p.7.

(4) Ibid: pp. 8-9.

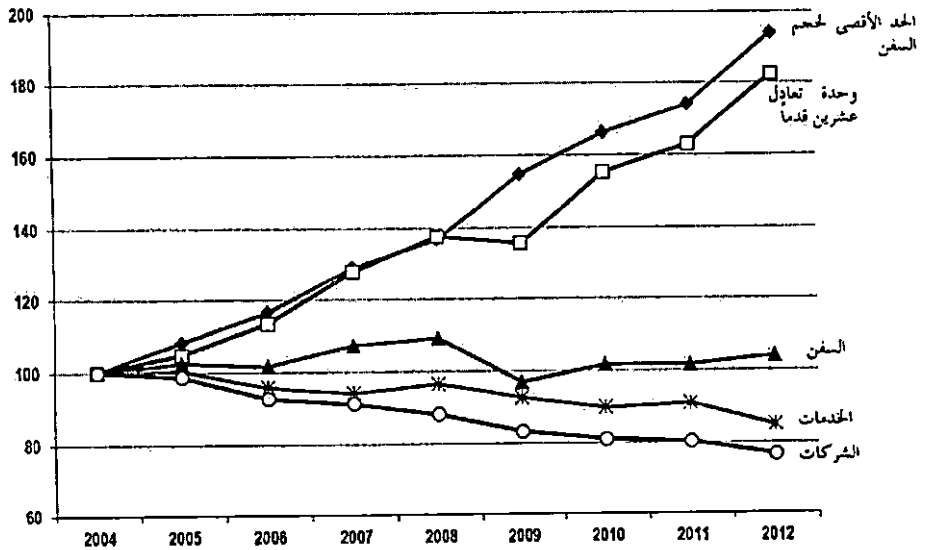
وحول خطوط النقل البحري المنتظم: فنجد على غرار خطوط النقل الجوي المنتظم، شبكات عالمية للنقل البحري، تنقل معظم التجارة الدولية التي تتعلق بالسلع المصنعة والمواد الخام أيضاً<sup>(1)</sup>.

ونتيجة لذلك، فقد وضع "الأنكتاد" مؤشراً لمدى موصولية خطوط النقل البحري المنتظم، والذي تم نشره منذ بداية العام 2004، ويهدف إلى تحديد المستوى الذي بلغه بلد معين في الوصول إلى الأسواق الخارجية عن طريق شبكة خطوط النقل البحري المنتظم<sup>(2)</sup>.

بيد أن مؤشر الأنكتاد لموصولية خطوط النقل البحري المنتظم، تستمد من خمسة مكونات، بحسب الشكل البياني التالي رقم (3):

### شكل رقم (3)

اتجاهات مكونات مؤشر الأنكتاد لموصولية خطوط النقل البحري المنتظم (2004 = 100)



المصدر: الأمم المتحدة، مجلس التجارة والتنمية، يونيو 2013، ص 14.

(1) مختار السويقي، سفن الخطوط المنتظمة - أنواعها ومواصفاتها ودورها في عمليات التصدير والاستيراد، مجلة إدارة الأعمال، مصر، العدد 54، 1991، ص 64 وما بعدها.  
(2) الأمم المتحدة، مجلس التجارة والتنمية، التطورات والاتجاهات الأخيرة في النقل البحري الدولي التي تؤثر في تجارة البلدان النامية، يونيو 2013، ص 12 وما بعدها.

من الشكل السابق، يظهر لنا أن مؤشرات الأكتاد للدليل على موضوعية خطوط النقل البحري المنتظمة خمسة، هي (1):

ا- عدد الشركات التي تقدم خدماتها من موانئ البلد وإليه. ولا حاجة إلى أن تكون هذه الشركات شركات يشغلها أو يمتلكها رعايا البلد نفسه. فالواقع أنه في السواد الأعظم من الحالات، تُنقل تجارة بلد ما في الغالب بواسطة شركات أجنبية، وتكسب جميع الناقلات المهمة دخلها من نقل واردة وصادرات بلدان ثالثة.

ب- حجم أكبر سفينة مستخدمة لتقديم الخدمات من موانئ البلد وإليها، ويُقاس بوحدات تعادل عشرين قدماً. وهذا مؤشر على وفورات الحجم ومدى توافر الهياكل الأساسية.

ج- عدد الخدمات التي تربط موانئ البلد ببلدان أخرى، فكلما زادت الخطوط التي تربط موانئ البلد، يزداد احتمال أن يستطيع المورد أو المصدر إيجاد وصلة مناسبة لنقل التجارة إلى الخارج.

د- العدد الإجمالي للسفن المستخدمة في تقديم الخدمات من / إلى موانئ البلد.

هـ- السعة الإجمالية لسفن نقل الحاويات التي تقدم الخدمات من / إلى موانئ البلد، وتُقاس بوحدات تعادل عشرين قدماً.

على ما تقدم، تلعب وجود خطوط بحرية منتظمة بالمكونات سابق الإشارة إليها دوراً كبيراً في تعزيز القدرة التنافسية التجارية للدول، وبالأخص التأثير في التكاليف التجارية بين المصدرين والمستوردين، بحسب دراسة أجرتها أحد اللجان التابعة للأمم المتحدة (2) فضلاً عن التوقع بحدوث نمو وتطور سريع في قطاع الشحن على مستوى العالم، وفي الاقتصادات الناشئة والنامية (3).

---

(1) **Lloyd's List intelligence**, available at:

[www.lioydslistintelligence.com/llint/index.html](http://www.lioydslistintelligence.com/llint/index.html).

(1) **Duval Y and C Utoktham** (2011). Trade facilitation in Asia and the Pacific: which policies and measures affect trade costs the most? Staff working paper. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Bangkok, Available at: <http://unescap.org/tid/publication/swp111.pdf> (accessed 4 April 2013).

(2) **International transport forum**, transport Outlook, Seamless transport for Greener Growth, OECD, 2012, available at: [www.internationaltransportforum.org/pub/12OutLook.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/pub/12OutLook.pdf).



وأخيراً فإن التطورات سابق الإشارة لها فى قطاع النقل البحرى تأتى من كونه يُعد أكثر القوى الإنتاجية توليداً للدخول والقيمة المضافة، فالاستثمار فى قطاع النقل البحرى يُحسن من شروط التجارة الدولية للدول المالكة لأسطول قوى وموانئ متطورة، فضلاً عن ارتفاع حجم تجارتها الخارجية، ومنع تكديس البضائع فى الموانئ، وخلق فرص جديدة للعمل، وتوفير العملات الأجنبية وهو ما يعكس بدوره فى تحسين ميزان المدفوعات.<sup>(1)</sup>

وعلى ذلك، فإن صناعة النقل البحرى تعزز من عمليات التنمية الاقتصادية لمختلف البلدان المتقدمة والنامية، إضافة لدورها الكبير فى عمليات تأمين الغذاء والتنمية الاجتماعية.<sup>(2)</sup>

## المبحث الثانى

### حجم الأسطول العالمى وملكيته والأثر فى التجارة الدولية

أدى ارتفاع الطلب المحلى فى الصين وازدياد التجارة فيما بين بلدان آسيا وبين دول الجنوب إلى تحسن أداء الاقتصاد العالمى والتجارة البحرية الدولية<sup>(3)</sup>. فارتفع حجم التجارة البحرية الدولية بنسبة تقدر بحوالى 4,3% فى عام 2012، وهى نسبة تقارب عام 2011. والجدول التالى رقم (2) يوضح أن نسبة حجم البضائع المُحملة فى سائر موانئ العالم بلغت 9,2 بليون طن.

بينما مثلت تجارة الناقلات الصهرجية (النفط الخام ومنتجات البترول والغاز) أقل من ثلث المجموع، فى حين استأثرت البضائع الجافة بنصيب الأسد، كما يوضح على النحو التالى:

---

(3) Oxford economics, the economics impact of the UK Maritime Services Sector: Ports, A report for maritime UK. February 2013, pp. 5:10. Available at: <http://www.ukchamberofshipping.com>.

(2) د. سميرة بدوى، اقتصاديات النقل البحرى فى العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، مصر، 2005، ص50. وكذلك أ/ رصاع حياة، مرجع سابق ذكره، ص4.

(1) UNCTAD, Review of Maritime Trans Port 2012, pp. 1:6.

## جدول رقم (2)

تطور التجارة البحرية الدولية، سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحملة)

السنة	النفط والغاز	الرئيسية	الأخرى	المجموع
1970	1440	448	717	2605
1980	1817	608	1225	3704
1990	1755	988	1265	4008
2000	2163	1295	2526	5984
2006	2698	1814	3188	7700
2007	2747	1953	3334	8034
2008	2742	2065	3422	8034
2009	2642	2085	3131	7858
2010	2772	2335	3302	8409
2011	2794	2486	3505	8784
2012	2836	2665	2664	9165

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وإلى بيانات مستمدة من مصادر حكومية وصناعة الموانئ ذات الصلة ومصادر متخصصة، ونقحت بيانات عام 2006 وما بعده واستكملت لينعكس فيها شكل الإبلاغ المحسن، بما في ذلك أحدث الأرقام ومعلومات أفضل عن التوزيع حسب نوع البضائع. وبيانات عام 2012 مُقدّرة استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات، مشار له في استعراض النقل البحري، 2013، ص 7.

وتجدر الإشارة إلى أنه، وبالرغم من تباطؤ الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية خلال السنوات الأخيرة، ولأسباب عديده أبرزها استمرار التأثير السلبي الناشئ عن أزمة 2009/2008 على الطلب والتمويل والتجارة على الصعيد العالمي، وكذلك التحولات الهيكلية في أنماط الإنتاج العالمي، فضلاً عن بروز دول الجنوب وتحول النفوذ الاقتصادي وابتعاده عن مراكز النمو التقليدية، وكذا انتشار سفن الحاويات العملاقة، وتغير المناخ وتكاليف الطاقة والاستدامة البيئية<sup>(1)</sup>.

إلا أن ثمة آمالاً جديدة وفرصاً سانحة لتحسن وتطور التجارة الدولية، ولعل مرجع ذلك الأمور التالية<sup>(2)</sup>:

(1) بحث بعنوان آفاق الاقتصاد العالمي، أكتوبر 2015، ص2 وما بعدها. على الرابط التالي:

<https://www.imf.org/external/arabic/pubs/ft/weo/2015/02/pdf/texta.pdf>.

(2) UNCTED, Review of Maritime Transport, 2013, p.8.

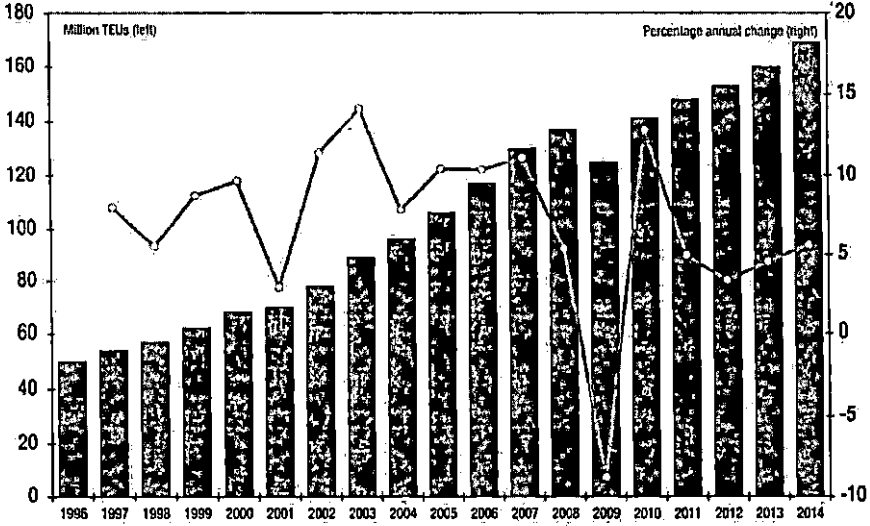
- ا- توطد عرى التكامل الإقليمي والتعاون بين بلدان الجنوب.
- ب- ازدياد التنوع في مصادر الإمدادات بفضل التكنولوجيا وكفاءة النقل.
- ج- بروز أنماط جديدة في التجارة والنفاذ إلى أسواق جديدة بفضل ازدياد اتفاقات التجارة والتعاون.<sup>(1)</sup>
- د- توسيع / فتح طرق بحرية جديدة (على سبيل المثال، توسيع قناة بنما والطرق في القطب الشمالي).
- هـ- التغيير الهيكلي في خريطة الطاقة العالمية والتأثيرات الناجمة عن ذلك في تجارة الناقلات الصهرجية.
- و- الانتقال في سلاسل القيمة المتعلقة بالاقتصادات من التصنيع القائم على العمالة الكثيفة إلى الإنتاج المستند إلى مستوى أعلى من المهارات (الصين، على سبيل المثال) والتأثيرات الناجمة عن ذلك في مناطق نامية أخرى (فيتنام، وبنغلاديش وأفريقيا).
- ز- نمو الطلب العالمي بفعل ازدياد سكان العالم عدداً ونمو الطبقة الوسطى الاستهلاكية.
- ح- إنشاء مصارف البلدان النامية (على سبيل المثال، البرازيل والاتحاد الروسي والهند والصين وجنوب أفريقيا) التي قد يكون بمقدورها توفير التمويل لتلبية احتياجات التمويل الكبيرة في بنية النقل الأساسية.
- ولعل ما سبق، أدى إلى زيادة تجارة الحاويات العالمية، والشكل البياني التالي رقم (4) يوضح لنا ذلك.

---

(3) **Charles W. Mitchell**, impact of the Expansion of the panama canal: An Engineering Analysis, A thesis to the faculty of the University of Delaware in partial fulfillment of the requirements for the degree of master of civil engineering, 2011, pp. 1:6. <http://www.could.edu>.

#### شكل رقم (4)

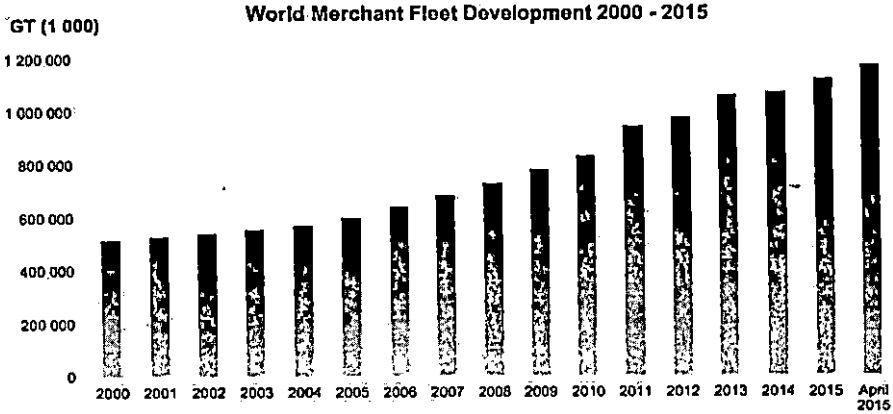
تجارة الحاويات العالمية من عام 1996 - 2014 (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين  
 قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)



**Source:** Based on Drewry Shipping Consultants, Container Market Annual Review and Forecast 2008/2009, and Clarkson Research Services, Container Intelligence Monthly, Various Issues.

ليس هذا فحسب، بل إن التطورات على الصعيد العالمي في التجارة البحرية، ساهمت من دون شك في نمو الأسطول التجاري الدولي من عام 2000 ، وحتى شهر إبريل من العام 2015، وذلك بحسب ما يوضحه الشكل البياني التالي رقم (5):

شكل رقم (5)  
نمو الأسطول التجارى العالمى (2000 - 2015)



**Source:** Danish shipping statistics, May 2015, available at:  
<http://www.shipowner.dk/en/presse/nyheder/skibsfarten-i-tal-May-2015/>

وبنظرة على البلدان النامية وإفريقيا، نلاحظ أن تلك الدول واصلت مساهمتها بحصص كبيرة فى التجارة البحرية الدولية، ولعل ذلك ما انعكس فى ازدياد مشاركتها فى النظام التجارى العالمى<sup>(1)</sup>. ففى عام 2012 استأثرت هذه الدول على نسبة 60% من البضائع المحملة على الصعيد العالمى وينسبة حوالى 58% فى المائة من البضائع المفرغة. ولعل مساهمة تلك الدول فى التجارة العالمية يتفاوت بحسب مستويات تقدمها واهتمامها بغطائها البحرى.

إن تطور الدول النامية سابق الإشارة إليه فى التجارة البحرية مرجعة نمو الطلب على الواردات بوتيرة متسارعة فى المناطق النامية بسبب عملية التصنيع التى تشهدها وسرعة ارتفاع الطلب الاستهلاكى فيها. أيضاً فإن قارة أفريقيا تحظى باهتمام متزايد، بحسبان كونها تتمتع بقدرات هائلة فى مجال النقل البحرى والتجارة البحرية<sup>(2)</sup>. إن دور أفريقيا

(1) Jan Hoffman, Patricia isa and Gabriel Pere Z, Trade and Maritime Transport between Africa and South America, United Nations publications, March 2001, pp. 14-20. Available at: [repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6376/S01030289-en.Pdf?](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6376/S01030289-en.Pdf?)

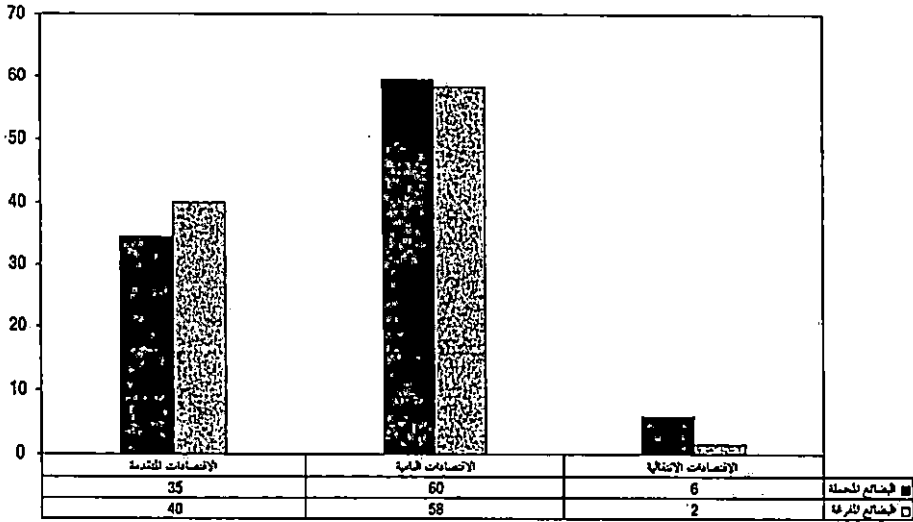
(2) Michel Audige, Maritime Transport serving west and central African countries: trends and issues, the worldbank and economic commission for Africa, August 1995, pp. 4:7. [www.ssatp.org](http://www.ssatp.org).

قابل للتطور في مجال التجارة البحرية إذا ما أحسنت استغلال مواردها الوفيرة وتحسن مستوى الدخل بها. وفي حين بلغ حجم التجارة بين الولايات المتحدة وأفريقيا 123 بليون دولار، نجد تفوقاً للصين في الآونة الأخيرة ليصل حجم التجارة مع الصين نحو 133 بليون دولار<sup>(1)</sup>.

إن كل ما سبق بدأ واضحاً من خلال الشكل البياني التالي رقم (6) ، والذي يوضح تزايد مساهمة البلدان النامية بحسب مجموعات الدول في التجارة البحرية العالمية<sup>(2)</sup>.

### شكل رقم (6)

التجارية البحرية الدولية حسب مجموعات البلدان، 2012 (نسبة مئوية من الحمولة الطننية العالمية)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وإلى بيانات مستمدة من مصادر حكومية ومصادر صناعة الموانئ ذات الصلة ومصادر متخصصة. وقدرات الأرقام استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة توافرت بيانات عنها، على الرابط التالي:

[Unctad.org/en/publications\\_library/rmt2013-ar.pdf](http://unctad.org/en/publications_library/rmt2013-ar.pdf).

لما تقدم، فإن صناعة النقل البحري تلعب دوراً رئيساً في نمو وتطور التجارة الدولية<sup>(1)</sup>.

(3) Fair paly, Africa's Maritime structural transformation, 30 May, 2013, pp. 2:6.

(2) لمزيد من التفصيل راجع تقارير الأونكتاد، على الرابط التالي:  
UNCTAD.org/en/pages/home.aspx.

كما أنها تتميز بميزتين عن غيرها من وسائل النقل المختلفة، هما<sup>(2)</sup>:

1- كونه يُعد أرخص وسائل النقل.

2- كونه يُعد من أبرز القطاعات الخدمية التي تبرز أهمية الدول المُطلّة على البحار،

الأمر الذي يحفزها على تملك السفن وإنشاء وتطوير الموانئ.

إضافة إلى ما سبق، فإن الأنشطة الرئيسية المساعدة لصناعة النقل البحري،

تتمثل في: السفينة والميناء والبضاعة.

السفينة (الأسطول البحري): وتُعد أحد الشروط اللازمة لتعريف الدولة

الملاحية، إضافة إلى وقوعها على الساحل البحري. أيضاً فإن السفن تتعدد

وتتنوع، فهناك سفن ناقلات، وغالباً ما تخصص في نقل المواد البترولية نظراً

لقدرتها على نقل حمولة 20 ألف طن. أيضاً توجد سفن الحاويات، وتعد

الولايات المتحدة الدولة الأولى عالمياً في صناعة تلك السفن العملاقة، والتي

تطورت بشكل جعلها تنقل حمولة من 2055 إلى 3000 حاوية.<sup>(3)</sup>

الموانئ البحرية: إذ لا يمكن الحديث عن صناعة قوية للنقل البحري دون

وجود أهم عناصرها وهو الموانئ البحرية. فهي تؤدي دوراً مهماً، فمن ناحية،

تعتبر البوابات المجهزة لتقديم كل التيسيرات للسفن من جهة البحر، ومن ناحية

أخرى تقدم التسهيلات لوسائل النقل الأخرى من جهة البر.

وعلى أية حال، فإن الموانئ البحرية Seaports تقدم العديد من الفوائد

الاقتصادية، يمكن أن نذكر منها<sup>(4)</sup>:

---

(1) Jean Paul Rodrigue, Transportation, Globalization and international Trade, New York, U.S.A, 2013, pp. 4:10. Available at: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/html>.

(2) الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، آثار الاتفاق بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل، نيويورك، 2001، ص53.

(3) الأكتاد، النقل متعدد الوسائط والنقل بالحاويات، الأمم المتحدة، نيويورك، 1984، ص70 وما بعده.

(4) الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، آثار الإنفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل، نيويورك، 2001، ص57، وراجع أيضاً:

- Martin Associates, the local and regional economic impacts of the port of port land, March 2012, pp. 2:5. Available at:

- 1-زيادة وتنشيط حركة التبادل التجارى الدولى .
  - 2-خلق فرص عمل متنوعة، سواء فى الأنشطة الرئيسية التى يقدمها الميناء أو فى الأنشطة المساندة، مما يساهم فى الحد من البطالة.
  - 3-توفير استخدام الموانئ الوسيطة.
  - 4-زيادة القيمة المضافة، وعلى سبيل المثال، من خلال شركات إصلاح وصيانة السفن المتردد والعبارة، وصناعات الشحن والتعبئة للبضائع و سلع الصادرات.
  - 5-المساهمة فى تنمية المناطق الجديدة والنائية، مثل ميناء سفاجا وميناء مرسى نويبع فى مصر وميناء ريسوت فى عمان.
  - 6-تعتبر الموانئ البحرية مصدراً مهماً من مصادر الدخل القومى فى كثير من الدول.
  - 7-زيادة فرص نجاح النقل متعدد الوسائط من خلال التسهيلات العالية التى يتيحها الميناء، باعتبار أن الميناء البحرى لم يعد نقطة البداية لبضائع الصادرات ونقطة النهاية لبضائع الواردات، وإنما أصبح حلقة من حلقات النقل بأنماطه المتعددة.
  - 8-تأمين الشواطئ البحرية من خلال تواجد هذه الموانئ.
- أما البضاعة: وهى تعد العنصر الأساسى لما تُدره السفينة من عائد نتيجة لنقلها. فسفينة بلا بضاعة. لا قيمة لها وميناء بلا بضاعة كالصحراء الجرداء. بيد أن العناصر السابقة للنقل البحرى تحتاج إلى أنشطة مساعدة حتى تتحقق الغاية المنشودة من تطوير صناعة النقل البحرى، وأهمها نشاط الشحن والتفريغ ونشاط التخزين وتموين السفن، وإصلاح السفن ووسطاء النقل ومتعهدو البضائع ونشاط الوكالات الملاحية.<sup>(1)</sup>

<https://www.portofportland.com/pdf/pop/trade-trans-studies-econmc-impact-2011.pdf>.

(1) مركز الدراسات والبحوث، غرفة الشرقية، النقل البحرى فى إطار منظمة التجارة العالمية، السعودية، أكتوبر 2009، ص5 وما بعدها.



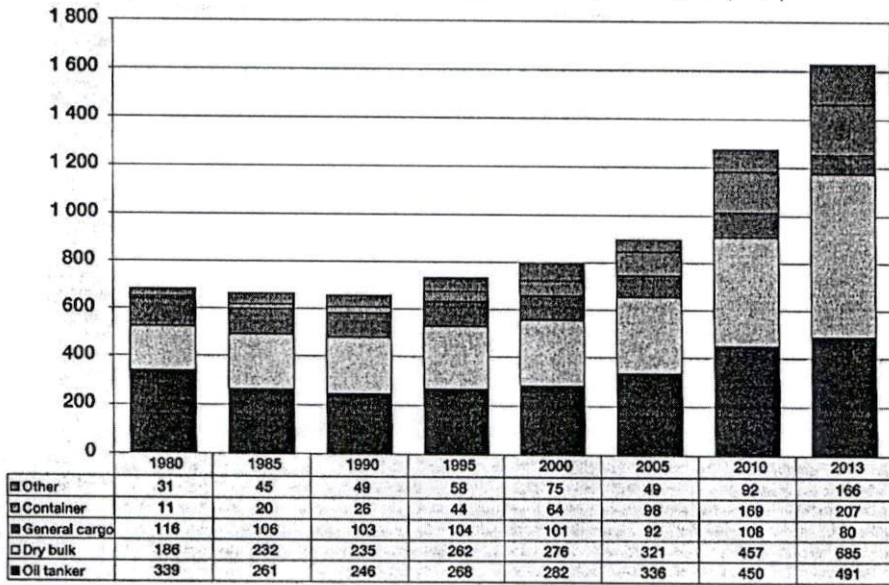
وعلى صعيد الأسطول العالمي، ورغم تداعيات الأزمة المالية العالمية، وضعف الطلب العالمي، فقد لاحظنا نمو حركة الأسطول العالمي، وبلغ النمو من عام إلى آخر حوالي 6%. وزاد الأسطول العالمي بأكثر من الضعفين منذ عام 2001<sup>(1)</sup>.

ويوضح الشكل البياني التالي رقم (7) أنواع السفن الرئيسية لملايين الأطنان:

### شكل رقم (7)

#### الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية 1980 - 2013

(أرقام بداية السنوات، بملايين الأطنان من الحمولة الساكنة)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها

Clarkson Research Services وأعداد سابقة من استعراض النقل البحري، 2010، 2011، 2013؟

ملاحظة: جميع السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية

100طن فأكثر، باستثناء سفن الممرات المائية الداخلية وسفن الصيد والسفن

الحربية واليخوت والنصات البحرية الثابتة والمتحركة والقوارب (باستثناء

وحدات تخزين الإنتاج التفريغ العائمة وسفن الحفر).

(2) **Unacted**, Review of Maritime Transport, 2013, available at: [Unctad.org/en/rmt2013/en-pdf](http://Unctad.org/en/rmt2013/en-pdf).

وحول أهم البلدان المالكة للسفن، فإن ملكية الأسطول على الصعيد الوطني تتركز في خمسة بلدان، على الترتيب التالي:<sup>(1)</sup> اليونان، اليابان، الصين، ألمانيا وجمهورية كوريا. والجدول رقم (3) يوضح ذلك.

### جدول رقم (3)

### أكبر خمسة بلدان مالكة للأساطيل 2013

الحمولة الطننية الساكنة							عدد السفن	
المجموع	العلم الدولي والأجنبي كنسبة مئوية من مجموع العلم	المجموع	علم أجنبي ودولي	علم وطني	المجموع	علم أجنبي ودولي	علم وطني	بلد أو إقليم الملكية
15.17	71.56	244850578	175205954	6944624	3695	2870	825	اليونان
13.87	92.31	223815008	206598880	17216128	3991	3253	738	اليابان
11.78	64.79	190078835	123142833	66936002	5313	2648	2665	الصين
7.79	86.77	125778528	109136771	16641757	3833	3437	396	ألمانيا
4.65	77.86	75095806	58471361	16624445	1576	812	764	جمهورية كوريا

المصدر: الأمم المتحدة، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري، 2013، ص 47.

ولعل الدول الخمسة سابق الإشارة إليها تستأثر بنسبة 53% من الحمولة الطننية العالمية. أيضاً فإن من بين أهم 35 اقتصاداً مالكا للسفن، يقع 17 اقتصاداً في آسيا، و14 في أوروبا، و4 الأمريكيتين. بينما نجد خروج مصر من بين أهم تلك الاقتصادات. وبحسب الشكل التالي رقم (8) يتميز الأسطول المصري بوجود تنوع في بعض السفن، فهناك سفن التموين البحري وتتخطى حاجز 200 سفينة، وناقلات الغاز المسيل حوالى

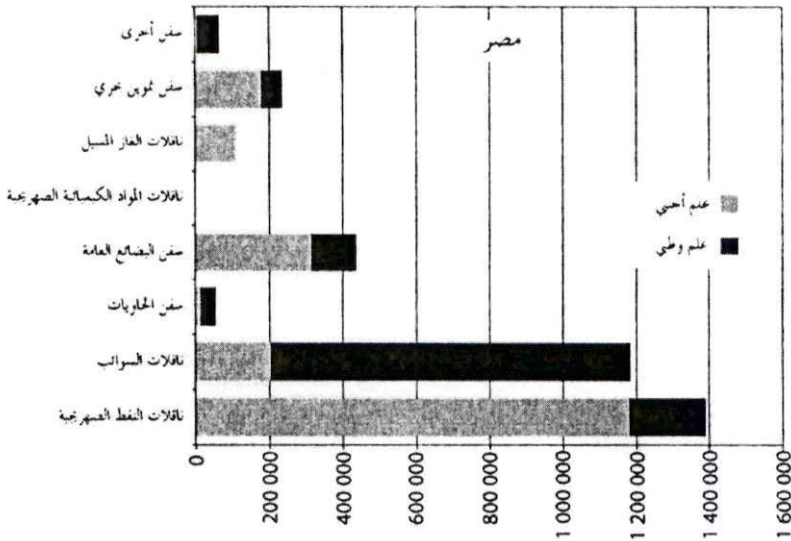
(1) Unacted, Ibid, pp. 48-55.

110 سفينة، وسفن البضائع العامة وتخطى حاجز 400 سفينة بينما نلاحظ ضعف سفن الحاويات حيث لا تتعدى 20 سفينة<sup>(1)</sup>.

أما ناقلات الشوائب وناقلات النفط الصهرجية فكانت 1200 و1400 سفينة على التوالي<sup>(2)</sup>. ولاشك أن النقل البحري المصري يمتلك عدداً لا بأس به من السفن وهو قادر على التحديث والتطوير شريطة تعزيز الموانئ وتطويرها، وتحديث الأسطول المصري والخدمات المعاونة<sup>(3)</sup>.

### شكل رقم (8)

#### الخصائص المميزة للأسطول البحري المصري



المصدر: الأمم المتحدة، مرجع سابق ذكره، ص 56.

وبحسب تقرير لمجلة "The Economist" فإن النقل بالحاويات لعب دوراً مهماً في التجارة العالمية، وأكدت على أن الحاويات كان لها دوراً خطيراً في

(<sup>1</sup>) إحصاءات قطاع النقل البحري المصري، وزارة النقل المصرية. على الرابط التالي:

[www.mts.gov.eg/ar/content/](http://www.mts.gov.eg/ar/content/)

(<sup>2</sup>) راجع التقارير الصادرة عن الأمم المتحدة بشأن صناعة النقل البحري وهيكلها. [www.un.org/ar/](http://www.un.org/ar/)

(<sup>3</sup>) مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، الدراسات التي أجريت في مجال تطوير الأسطول المصري، خلال الفترة من 1982 – 2007، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، الإسكندرية، مصر.

العولمة وتحرير التجارة، لاسيما في البلدان المتقدمة والتجارة بين بلدان الشمال<sup>(1)</sup>.

أيضاً فقد أشار تقرير لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "UNCTAD" أن من البلدان التي تملك حصة كبيرة في ناقلات النفط والغاز الصهرجية مصر وإيران وكازاخستان والكويت وليبيا وماليزيا والمكسيك ونيجيريا وعمان وبيرو وقطر وروسيا والسعودية والإمارات وفنزويلا<sup>(2)</sup>.

على أية حال، فقد تزايد حجم الأسطول البحري العالمي في الآونة الأخيرة، رغم تباطؤ الاقتصاد العالمي، وتراجع أسعار النفط وضعف الطلب. هذا الأمر يبدو هاماً ومؤثراً حال تحسن الاقتصاد العالمي الفترة المقبلة، وستكون هناك حاجة لمزيد من التحديث والتطوير للأسطول البحري والموانئ البحرية، نظراً للدور الكبير الذي تلعبه صناعة النقل البحري ليس فقط في التجارة الدولية والنمو العالمي، وإنما كذلك على صعيد تنمية الدول وتحسين اقتصاداتها.

## الفصل الثاني

### النقل البحري في مصر وأثر المتغيرات المحلية والدولية

ذكرنا من قبل بأن صناعة النقل البحري تلعب دوراً مهماً في الاقتصاد القومي المصري وفي تجارة مصر الخارجية. ونتيجة لذلك فإن تطوير الأسطول التجاري المصري يبدو هاماً من جوانب متعددة، ويأتي على رأسها فتح أسواق جديدة أمام الصادرات المصرية وعرض خدمة النقل لهذه الصادرات بتكلفة

(3) **Transport and Logistics**, The economist, available at: [www.economist.com](http://www.economist.com)

- Bernhofen DM, El-sahliz and Kneller R, Estima – Ting the effects of the Container Revolution on world Trade, Center for Economic Studies and ifo institute for economic Research, 2013, pp. 2:10.

(<sup>2</sup>) انظر تقارير لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأمم المتحدة، تقارير 2012، 2013. على الرابط التالي:



منخفضة ، فضلاً على ذلك الاعتماد على السفن الوطنية بدلاً من الأجنبية لنقل وارداتنا<sup>(1)</sup>

وبرغم أهمية تطوير صناعة النقل البحري في مصر، فإن هناك العديد من المتغيرات المحلية والدولية التي تؤثر على ذلك<sup>(2)</sup>. تأسيساً على ما سبق سنعالج هذا الفصل من خلال مبحثين على النحو التالي:

**المبحث الأول:** واقع النقل البحري في مصر وتطوره والأثر على التنمية في مصر.

**المبحث الثاني:** المتغيرات المحلية والدولية المؤثرة في النقل البحري المصري.

### المبحث الأول

#### واقع النقل البحري في مصر وتطوره والأثر على التنمية في مصر

شهد النقل البحري في مصر في تاريخه الحديث فترات ازدهار ونماء وأيضاً فترات ركود، ففي النصف الأخير من القرن الماضي لعب القطاع الخاص دوراً بارزاً حيث تولى النقل البحري حتى عام 1961. وخلال ذات العام 1961، انتهجت مصر سياسة التأميم، وهو ما أدى إلى تملك الدولة لوسائل النقل البحري ونشاطاته المختلفة.<sup>(3)</sup>

(1) د. محمدى أبو السعود و / مصطفى رشيد، دور الأسطول التجارى المصرى فى نقل التجارة الخارجية المنقولة بحراً، المؤتمر العلمى السنوى العشرون، صناعة الخدمات فى الوطن العربى – رؤية مستقبلية، كلية التجارة جامعة المنصورة، جامعة الدول العربية، القاهرة، مصر، 22/20 أبريل، 2004، ص2.

(2) د. أحمد عبد المنصف و / عبد الله فهميم، نحو تطوير صناعة النقل البحري فى العالم العربى، معهد النقل الدولى واللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، بيروت، لبنان، 2004، ص4 وما بعدها. على الرابط التالى:

[www.arabfcs.org/db/bin/doc-doc-pdf-51.pdf](http://www.arabfcs.org/db/bin/doc-doc-pdf-51.pdf).

(3) طه شلبي، النقل البحري وأثره على التجارة الخارجية لمصر، مجلة إدارة الأعمال مصر، العدد 98، 2002، ص7.

ومنذ عام 1981، اتجهت الدولة لتطبيق سياسة الانفتاح الاقتصادي، وهو ما عزز من مساهمة القطاع الخاص وتملكه لأنشطة اقتصادية عديدة وعلى رأسها نشاط النقل البحري وخدماته المختلفة.<sup>(1)</sup>

وبنظرة على الأسطول التجاري المصري: فبادئ ذي بدء يقصد بالأسطول التجاري لأي دولة مجموع السفن التي ترفع علم هذه الدولة على اختلاف نوعياتها وأحجامها<sup>(2)</sup>. أيضاً فإن الأسطول التجاري يُعد أحد أبرز عناصر النقل البحري إلى جانب الميناء والبضاعة<sup>(3)</sup>. فكفاءة الأسطول التجاري البحري "السفن" للدول تعتمد أساساً على ما يحققه هذا الأسطول من قيمة مضافة Add Value إلى الاقتصاد القومي.

وتجدر الإشارة، إلى أن الأسطول التجاري المصري يتنوع إلى سفن حاويات وعبارات وسفن ركاب وبتترول وناقلات صب وصيد وغيره<sup>(4)</sup>، ولعل الجدول التالي رقم (4) يوضح ذلك:

#### جدول رقم (4)

توزيع سفن الأسطول التجاري المصري طبقاً للنوع لعام 2013

الحمولة الساكنة (بالطن)

أنواع السفن	سفن عاملة		سفن غير عاملة		الإجمالي
	عدد	حمولة	عدد	حمولة	
بضائع الرورو/ سفن الحاويات	2	9975	1	3133	13108
بضائع الرورو/ عبارات	1	120	0	0	120
بضائع عامة	10	152602	26	116358	268960
بضائع عامة/ رورو	3	26072	0	0	26072

(1) سهام منير سليم، تقييم سياسة الانفتاح الاقتصادي في مصر، المؤتمر العلمي السنوي الثاني (الانفتاح الاقتصادي بين الإنتاج والاستهلاك)، مصر، 1982، ص 1070 وما بعدها.

(2) وفاء شطا، الأسطول البحري التجاري، مجلة هيئة ميناء دمياط، العدد الرابع عشر، 2015، ص 15 وما بعدها.

(3) رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية، الجزائر، 2012/2013، ص 3.

(4) إحصائيات قطاع النقل البحري، وزارة النقل، مصر، 2015.

أنواع السفن	سفن عاملة		سفن غير عاملة		الإجمالي
	عدد	حمولة	عدد	حمولة	
حاويات/بضائع عامة	1	16225	0	0	26225
سفينة حاويات	5	68775	0	0	68775
سفينة ركاب	2	734	2	10734	11486
سفينة ركاب/بضائع رورو	4	11371	0	0	11371
عبارة ركاب	0	0	1	450	450
ناقلة بترول	15	195482	1	34840	230322
ناقلة صب	11	757129	1	22031	779160
لنش نقل ركاب	0	0	1	675	675
صيد	0	0	2	1332	1332
خدمات خاصة أخرى	24	24406	1	1103	25509
خدمات تدريبات إتقاذ وإرشاد	3	8551	0	0	8551
خدمة وقاطرة	6	5101	0	0	5101
سفينة إنزال	2	6400	0	0	6400
عائمة أخرى	1	0	0	0	0
قاطرة	15	17397	1	1006	18403
قاطرة / إمدادات	9	13176	0	0	13176
كراكة	1	10801	0	0	10801
<b>الإجمالي</b>	<b>115</b>	<b>1334317</b>	<b>37</b>	<b>191662</b>	<b>1525979</b>

مصدر البيانات: الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

بتحليل الجدول السابق، نلاحظ تنوع سفن الأسطول التجارى المصرى لعام 2013 ، وإن كانت قليلة، فسفن الحاويات العاملة سفينتين فقط وغير العاملة واحدة. أما العبارات ، فسفينة واحدة فقط. فى حين سفن البضائع العاملة 10 سفن وغير العاملة بلغ 26 سفينة. أيضاً فقد بلغ عدد ناقلات الصب 11 سفينة عاملة و 12 غير عاملة، وناقلات البترول 15 سفينة عاملة و 16 غير عاملة. وبصفة عامة فبلغ حجم الأسطول التجارى المصرى العاملة بنهاية ديسمبر 115 سفينة



بحمولة بلغت 13334317، بينما بلغ عدد السفن غير العاملة 37 سفينة بحمولة 191662طن<sup>(1)</sup>.

وفيما يتعلق بالتوزيع العمري لسفن الأسطول طبقاً للنوع: فسندد تقادم سفن الأسطول التجارى، وأن أغلبها يقع فى بند السفن الأكبر من 20 سنة، وهو أمر غاية فى السوء، ويحتاج إلى تحديث وتطوير لكى يواكب التطورات العالمية فى هذا الشأن. ولعل الجدول التالى رقم (5) يوضح ذلك.

### جدول رقم (5)

التوزيع العمري لسفن الأسطول التجارى المصرى طبقاً للنوع لعام 2013  
الحمولة الساكنة (بالطن)

نوع السفينة	حتى 5 سنوات من 10-5 سنوات من 10-15 سنة من 15-20 سنة أكبر من 20 سنة											
	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة
بضائع الرورو/ سفن الحاويات	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
بضائع الرورو/ عبارات	0	0	0	0	1	120	0	0	0	0	1	120
بضائع عامة	1	80469	0	0	0	0	0	0	0	0	32	167064
بضائع عامة/رورو	0	0	0	0	0	6000	1	10701	1	0	1	09371
حاويات/بضائع عامة	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
سفينة حاويات	0	0	0	0	1	40301	2	20548	2	5	2	7326
سفينة ركاب	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	10834
سفينة ركاب/بضائع رورو	0	0	0	0	0	0	0	1131	2	0	1	7107
عبارة ركاب	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	450
ناقلة بترول	0	0	0	0	1	600	1	0	0	0	14	95416
ناقلة صب	5	357129	0	0	0	0	0	0	0	0	3	271572
لتنش نقل ركاب	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
صيد	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1332
خدمات خاصة أخرى	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
خدمات تدريبات إتقاذ وإرشاد	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	8551

(1) المرجع السابق.



نوع السفينة	حتى 5 سنوات من 10-5 سنوات من 15-10 سنة من 20-15 سنة أكبر من 20 سنة إجماليات											
	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة
خدمة وقاطرة	3	1565	2	2700	0	0	0	0	0	0	0	0
سفينة إنزال	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
عائمة أخرى	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
قاطرة	1	0	1	1791	4	3180	10	0	0	0	0	0
قاطرة/إمدادات	0	0	0	1	2932	0	0	0	0	0	0	0
مراكب	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
الإجمالي	10	439163	8	19255	7	50081	15	443724	112	573757	152	1552980

مصدر البيانات: الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

وبصفة عامة، فإن قدرة الأسطول التجارى المصرى على نقل التجارة الخارجية المصرية، يتضح الآتى: (1)

1- تقادم سفن الأسطول التجارى بالنسبة لسفن البضائع العامة لأكثر من 20 عاماً.

2- عدم وجود سفن متخصصة فى نقل الحاويات سوى ثلاث فقط، وهو قليل فى ظل العولمة والتطورات التكنولوجية وكبر حجم التجارة الدولية.

3- تقادم ناقلات البترول لأكثر من 20 عاماً، مما يجعلها غير صالحة للعمل فى أعالي البحار فضلاً عن عدم ملائمة ذلك لاكتشافات مصر مؤخراً لحقول غاز كبيرة فى البحر المتوسط 2015.

4- تقادم معظم سفن الركاب التى ترفع العلم المصرى، حيث وصل عدد هذه السفن فى عام 2013 حوالى 450 سفينة ركاب.

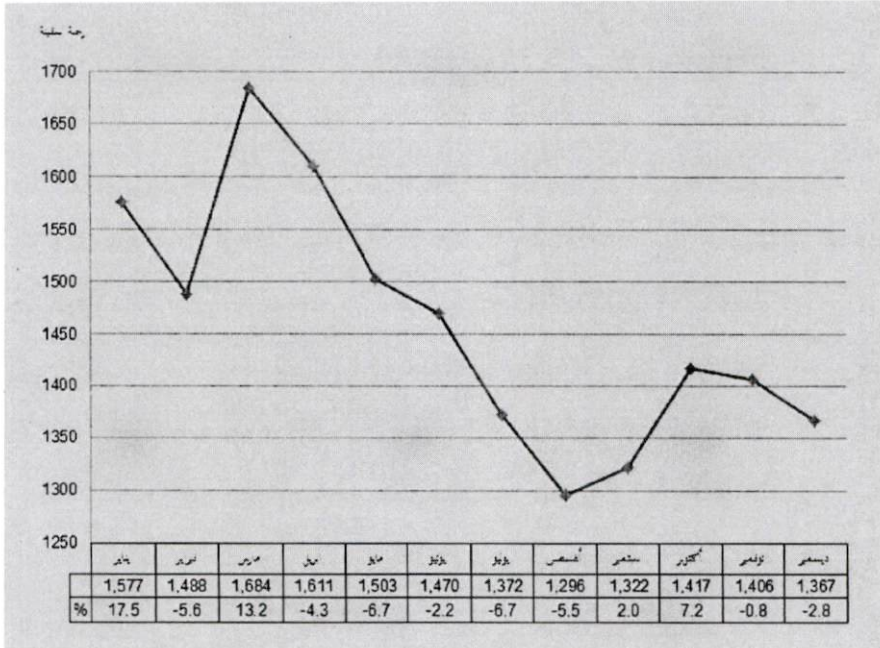
وفيما يتعلق بحركة السفن: فإن الشكل رقم (9) يوضح التالى:

(1) مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، من واقع وتحليلات الدراسات التى أجريت فى مجال تطوير الأسطول المصرى، خلال الفترة من 1982 وحتى 2007، وكذلك:  
- دراسة بعنوان تنمية الأسطول التجارى البحرى الوطنى فى ظل التطور التكنولوجى لصناعة النقل البحرى وخدمات التجارة البحرية فى منظومة النقل الدولى، مركز البحوث والاستشارات، أكاديمية النقل البحرى، 2000.

بلغ إجمالي عدد رحلات السفن التي ترددت على الموانئ المصرية خلال عام 2013 إجمالياً قدره 17,513 رحلة على متن عدد 4,588 سفينة، وذلك بمعدل انخفاض قدره 1.6% و 40.2% على التوالي مقارنة بعام 2012. وقد بلغ متوسط حركة ترددات السفن عدد 1,459 رحلة / شهر خلال عام 2013. وتحليل البيانات من منظور "الحمولة الساكنة"، فقد شكلت السفن ذات الحمولة الصغيرة التي تقل عن 10 آلاف طن نسبة 50%، تليها السفن ذات الحمولة المتوسطة بين 30-50 ألف طن ومانسبته 11%، بينما شكلت السفن ذات الحمولة الكبيرة التي تزيد عن 50 ألف طن نسبة 17%.

### شكل رقم (9)

#### حركة السفن في مصر خلال الفترة من يناير 2013 وحتى ديسمبر 2013



المصدر: قاعده بيانات قطاع النقل البحرى، وزارة النقل المصرية على الرابط التالى:

[www.MTS.gov.eg](http://www.MTS.gov.eg)

## وفيما يتعلق بمؤشرات أداء الموانئ المصرية:

تعتمد القدرة التنافسية للموانئ البحرية على عدد من الإجراءات والإمكانيات التي تتحكم في تشغيل وتأمين سير العمليات داخل الميناء والقدرة على تحقيق متطلبات أصحاب السفن والمتعاملين مع الميناء عبر منظومة (لوجيستيات خدمات النقل البحري)، والتي تُعد أحد الظواهر الرئيسية في الحكم على مستوى الأداء داخل الموانئ البحرية. ومن ثم قدرتها على الصعود أمام التنافسات والتكتلات الملاحية الدولية.<sup>(1)</sup>

أيضاً تعتبر الموانئ البحرية منافذ الدولة على العالم الخارجى فيتم من خلالها التبادل التجارى الدولى من استيراد الاحتياجات إلى تصدير الإنتاج، فالموانئ البحرية هي تلك البقعة من الأرض عند الساحل مجهزة بالأرصفة والتجهيزات المختلفة اللازمة للسماح برسو السفن لشحن وتفريغ البضائع وصعود ونزول الركاب.<sup>(2)</sup>

إضافة لما سبق، تُعد الموانئ البحرية العمود الفقري للتجارة الخارجية للدولة وبواباتها على العالم الخارجى كما أنها الحلقة الرئيسية فى سلسلة النقل المتعدد الوسائط، بالإضافة إلى دورها الحيوى فى دفع عملية التنمية الاقتصادية. ومع التطورات التى شهدتها الساحة الدولية فإن الأمر يتطلب تطوير وتحديث الموانئ باستمرار ورفع كفاءتها بما يتواءم مع التطورات العالمية المستمرة.

ولو اتجهنا نحو الموانئ المصرية، سنجد رغم تعددها إلا أنها لم ترقى إلى المستوى المنشود. لذلك، سعت الحكومة المصرية مؤخراً نحو تطوير الموانئ

(1) د/ محمد محرم، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية فى منظومة النقل البحرى المصرى، المؤتمر الدولى السادس والعشرون للموانئ والنقل البحرى "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، خلال الفترة من 7-10 فبراير 2010.

(2) د/ شريف محمد على، أثر النقل البحرى على التجارة الخارجية بمصر، مجلة مصر المعاصرة، عدد 472، القاهرة، مصر، 2003، ص 415. وانظر كذلك:

- د. محمد على إبراهيم، دور اللوجيستيات فى دعم القدرة التنافسية للموانئ، ملتقى المنظومة الحديثة فى إدارة الموانئ (اللوجيستات - الجمارك - التحكيم)، العقبة، الأردن، 7-9 مارس 2011، ص 3 وما بعدها.

وكذلك إنشاء المزيد منها مع اعتمادها على التكنولوجيا الحديثة، اتساقاً والتطورات العالمية فى صناعة الموانئ البحرية.

لذا نجد أن الموانئ البحرية المصرية تقسم إلى، موانئ تجارية وموانئ تخصصية:<sup>(1)</sup>

فالموانئ التجارية متعددة، ويصل عددها 15 ميناء، ويأتى على رأسها ميناء الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد، السويس، الأدبية، سفاجا، ونوبيع. أما الموانئ المتخصصة: فهي أيضاً متعددة ومتنوعة، فهناك الموانئ التعدينية وعدد 6 موانئ، وكذلك الموانئ البترولية وعددها 11 ميناء، والموانئ السياحية، وقد وصل عددها نحو 5 موانئ وأخيراً موانئ الصيد، وقد بلغ عددها أيضاً 5 موانئ. بحسب الجدول التالى رقم (6).

#### جدول رقم (6)

##### أنواع الموانئ التخصصية وأعدادها

موانئ تعدينية	موانئ بترولية	موانئ سياحية	موانئ صيد	الإجمالى
6	11	5	5	27

المصدر: إحصاءات قطاع النقل البحرى المصرى، وزارة النقل المصرية. على الرابط التالى:  
www.emdb.gov.eg

وحول حركة البضائع المتداولة فى الميناء: فالشكلىين التالىين رقم (10)

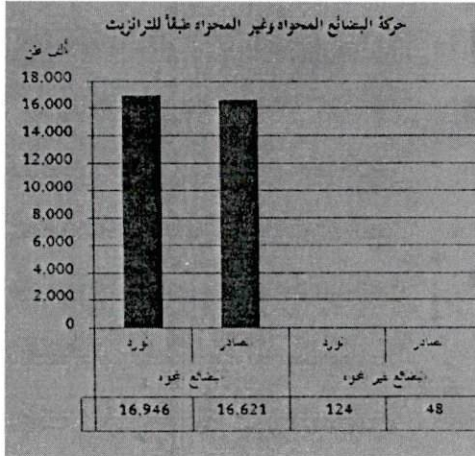
و(11) يوضح ذلك تفصيلاً:

<sup>(1)</sup> هيئات الموانئ المصرية، قطاع النقل البحرى، وزارة النقل، 2015. وراجع كذلك:

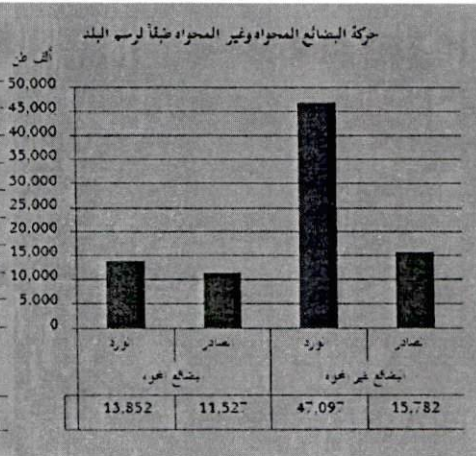
- قائمة الموانئ مصر البحرية وأهميتها، على الرابط التالى: وكذلك،  
<https://ar.wikipedia.org/>
- اتحاد الموانئ البحرية العربية، موانئ مصر البحرية، على الرابط التالى:  
[www.aspf.org.eg](http://www.aspf.org.eg)



شكل (11)



شكل (10)



المصدر: وزارة النقل المصرية، مرجع سابق.

يتضح من الشكلين السابقين ، أن إجمالي حجم البضاعة المتداولة خلال عام 2013 بلغ 121.998 مليون طن، بمتوسط 10.167 مليون طن بنسبة 9.3%، مقابل أدنى حجم تداول خلال شهر فبراير بلغ 8.852 مليون طن بنسبة 7.3%.

وقد بلغ إجمالي حجم البضائع المحوأة 58.946 مليون طن بنسبة 48%، مقابل 63.051 مليون طن بضائع غير محوأة بنسبة 52%.

وقد بلغ حجم البضائع الواردة (برسم البلد والترانزيت) 78.019 مليون طن بنسبة 64%، مقابل حجم البضائع الصادرة (برسم البلد والترانزيت) الذى بلغ 43.979 مليون طن بنسبة 36%.

ومن ناحية أخرى، بلغ حجم البضائع برسم البلد (وارد وصادر) 88.258 مليون طن بنسبة 72%، مقابل حجم بضائع الترانزيت (وارد وصادر) الذى بلغ 33.740 مليون طن بنسبة 28%.

إن أهمية الموانئ البحرية لمصر وأهميتها للاقتصاد القوى نابعة من أمورٍ عدة، منها<sup>(1)</sup>:

(1) دليل الموانئ البحرية وأهميتها، بنك المعلومات البحرى، مصر 2015، وراجع كذلك،

- أن الموانئ البحرية من أهم المرافق الاستراتيجية الاقتصادية للدولة.
- أن الموانئ البحرية بمختلف أنواعها تعد ركيزة هامة لتنمية الاقتصاد المصرى.
- أهمية الموانئ البحرية كمرر لعبور البضائع الصادرات والواردات، فضلاً عن كونها تقدم خدمات الشحن والتفريغ والتخزين والمستودعات وغيرها.

لما سبق، كان من الضروري أن تسعى الحكومة المصرية نحو تطوير آليات عمل الموانئ البحرية وإدخال التطورات التكنولوجية فى تلك الصناعة الهامة. إذ فى ظل العولمة وتحرير التجارة دائماً ما تشتد المنافسة. وبالتالي فإن التطور والتحديث أمرٌ هام لمواكبة التقدم التكنولوجى والمنافسة من قبل الموانئ الدولية.

### المبحث الثانى

#### المتغيرات المحلية والدولية والتأثير فى النقل البحرى المصرى

ذكرنا سابقاً بأن النقل البحرى يمثل العمود الفقرى للتجارة الخارجية لمصر، أن معظم تجارتها الخارجية تمر عبره<sup>(1)</sup>. فالنقل البحرى هو بوابة الدولة للانفتاح على العالم الخارجى، فضلاً عن دوره فى دفع عملية التنمية الاقتصادية وتوفير النقد الأجنبى والوظائف والاستثمارات وتحسين شبكة الطرق وغيره<sup>(2)</sup>. ورغم ذلك توجد العديد من المتغيرات الإقليمية والدولية التى تؤثر على أداء قطاع النقل البحرى فى مصر. هذه المتغيرات من شأنها أن تعجل بتطوير تلك الصناعة الحيوية.

- د. أيمن النحرى، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعى، الإسكندرية، 2009، ص350 وما بعدها.

(1) أسامة السيد شندى، نشاط النقل البحرى فى مصر، النشرة الاقتصادية، بنك مصر، السنة الثالثة والأربعون، العدد الثانى، 2000، ص2 وما بعدها.

(2) **Maria Prandeka**, The Greek Maritime Transport industry and its influence on The Greek economy, Eurobank Research, May 2014, pp. 1:5. Available at: [www.eurobank.gr/upload/Reports/Economy Markets -Wp May 2014.pdf](http://www.eurobank.gr/upload/Reports/Economy Markets -Wp May 2014.pdf).

وسنعرض لتلك المتغيرات عبر عدة نقاط، على النحو التالي:

### أولاً: انتشار ظاهرة تحوية البضائع والنقل متعدد الوسائط:

يُعد أسلوب نقل البضائع بالحاويات من العناصر الأساسية للنهضة الحديثة في أعمال النقل البحري على مستوى العالم<sup>(1)</sup>. فنقل البضائع المحواة أصبح المهمين حالياً ومستقبلاً على النقل البحري بين مختلف الدول.<sup>(2)</sup>

ونظراً لأهمية النقل بالحاويات العملاقة، فقد ركزت دول العالم المتقدمة على تطوير أساطيلها البحرية وموانئها لكي تصبح قادرة على مواكبة التطور المذهل في تكنولوجيا التحوية.<sup>(3)</sup>

إضافة لما سبق، تنقل سفن الحاويات الكبيرة ما يزيد على 52% من التجارة البحرية العالمية بالقيمة، وتضاعفت قيمتها في الأسطول العالمي بما يقارب ثمانية أمثال منذ عام 1980<sup>(4)</sup>. ويلاحظ عدم امتلاك الأسطول التجارى المصرى سوى سفينتين فقط من سفن نقل الحاويات، حيث أن الاستثمار فى مجال تملك هذه السفن استثمار ضخم، وبالتالي لابد للحكومة من إدراك هذه المشكلة والعمل على مواجهتها<sup>(5)</sup>. حيث أن خلاف ذلك معناه أن تجارة مصر المحواة سوف يتم نقلها

(1) محمد عوض خليفة، نظرة مرجعية شاملة على الاتجاهات الحديثة للنقل بالحاويات وإنشاء الموانئ المحورية لتداولها، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، علوم البحار، مجلد20، 2009م/1430هـ، ص128.

(2) طه شلبي، مرجع سابق ذكره، ص 9.

(5) Daniel M. Bernhofen and Zouheir Elsayhi and Richard Kneller, Estimating the effects of the container revolution on world trade, school of international service, American university, 2014, pp. 9:12. Available at: [www.american.edu/cas/economics/news/upload/Bernhofen-paper.pdf](http://www.american.edu/cas/economics/news/upload/Bernhofen-paper.pdf).

(6) World Shipping Council, 2013, available at: [www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org).  
(5) د. شريف محمد على، أثر النقل على التجارة الخارجية بمصر مرجع سابق ذكره، ص433. وراجع كذلك.

- مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، نمو حركة التجارة المصرية من خلال النقل بالحاويات وأثر ذلك على ازدياد الطلب على النقل على سفن الحاويات، يناير 2000، وزارة النقل في مصر.

على سفن أجنبية والأضرار الاقتصادية الناجمة عن ذلك. فأسلوب النقل التقليدي في طريقة للزوال، فضلاً عن أن عمر غالبية السفن في مصر قد تجاوز عمر التشغيل الاقتصادي، وبالتالي ستكون خارج الطلب للتشغيل عالمياً<sup>(1)</sup>.

بيد أن نمو الطلب على البضائع يدفع نحو مزيد من الاعتماد على سفن الحاويات وزيادة عرض خدماتها<sup>(2)</sup>. إن الملاحظ أن الطلب العالمي يتعرض لهزات في الآونة الأخيرة لعوامل عديدة أبرزها انخفاض الطلب على أسعار الطاقة والنزاعات الإقليمية وغيرها<sup>(3)</sup>. ويوضح الشكل البياني التالي رقم (13) نمو الطلب والعرض على سفن الحاويات خلال الفترة من عام 2000 وحتى 2013.

أما نظام النقل متعدد الوسائط: فقد عرفته اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة عام 1980، بأنه "نقل بضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط يأخذ فيه متعهد النقل البضائع في حراسته من مكان في بلد ما وإلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر"<sup>(4)</sup>.

(1) محمد عبد المنعم، ترحيب واسع بالاتجاه لرفع العمر الافتراضي لسفن البضائع المصرية، مقال منشور بجريدة المال، 12 مايو 2013. على الرابط التالي: [www.almalnews.com](http://www.almalnews.com)

(3) Eric Heyman, Container shipping – over capacity inevitable despite increasing demand, Deutsche Bank Research, Germany, April 25, 2006, p. 1. Available at: [www.dbresearch.com](http://www.dbresearch.com).

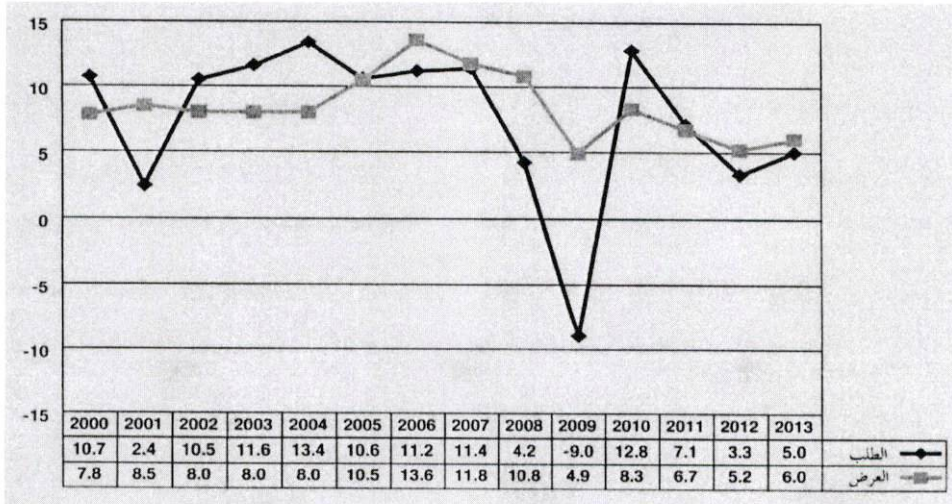
(4) UNCTAD, Review of Maritime transport 2014, united Nations, New York and Geneva, 2014. Available at: [UNCTAD.org/en/publications/library/rmt-2014-en.pdf](http://UNCTAD.org/en/publications/library/rmt-2014-en.pdf).

(5) United Nations, United Nations Conventions on international Multi Modal Transport of goods, p.p. 257:258.



## شكل رقم (12)

نمو العرض والطلب في النقل البحري بالحاويات خلال الفترة من 2000 حتى 2013  
معدلات نمو سنوية



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Container Intelligence Monthly، في أعداد مختلفة.

ملاحظة: تحليل بيانات العرض إلى سعة الحمل الكلية لأسطول الحاويات، وتشمل السفن المتعددة الأغراض والسفن الأخرى التي بها سعة محلية بالحاويات. ويستند نمو الطلب إلى مليون من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً المرفوعة. وتمثل بيانات 2013 أرقاماً متوقعة.

هذا، ويعد نظام النقل متعدد الوسائط نوع من التكنولوجيا الجديدة في مجال النقل مُصمم لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين بموجب نظام واحد للمسئولية القانونية<sup>(1)</sup>. ولعل هذا النظام يهدف إلى تسهيل تدفق حركة النقل باستخدام وسائط مختلفة منسقة وفق منهج ثابت ومستقر.

(1) د. محمود زنبوغة، أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البنية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22- العدد الثاني - 2006، ص250 وكذلك، د. سمية بدوي، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، بدون تاريخ نشر، بدون ناشر، ص258 وما بعدها. وكذلك:

Unacted, Development of multi modal transport and logistics services, Geneva, 2003, pp. 6:7.

أضف لما سبق، فإن هذا النظام يُعد من أحدث أساليب النقل المتطورة ومنخفضة التكاليف، كما أنه يختصر زمن الرحلة ويحافظ على البضائع أثناء الرحلة من بلد المنشأ وحتى مكان المستهلك النهائي، ويعرف أيضاً بخدمة النقل من الباب إلى الباب.<sup>(1)</sup>

ثانياً: اتفاقية الجاتس وتحرير خدمات النقل البحري:

تعتبر الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات "GATS" أول اتفاقية متعددة الأطراف تسعى إلى تحرير التجارة فى قطاع الخدمات، ومنها قطاع خدمات النقل البحرى. ومنذ بدء المفاوضات حول تحرير هذه الصناعة، لوحظ إيداء العديد من الدول رفضها التحرير<sup>(3)</sup>، والجديد هنا أن من بين الراضين بعض الدول الأوروبية وحتى الولايات المتحدة أبدت اعتراضاً على تحرير بعض خدمات النقل البحرى، وكان ذلك خلال جولة أوجواى (1986 – 1993)<sup>(2)</sup>. ثم بدأت المفاوضات الجادة لتحرير خدمات النقل البحرى عام 2000 وما بعده<sup>(3)</sup>. أيضاً فقد سعت أمريكا والدول المتقدمة هذه المرة للتحرير، بل وتقدمت بعض الدول العربية بجدول تعهدات محددة لتحرير بعض أنشطة خدماتها البحرية<sup>(4)</sup>. وتعد مصر الدولة العربية الأولى التى تقدمت بجدول التزاماتها لتحرير قطاع النقل البحرى، وفيه نجد أن مصر وضعت شروطاً محددة فى مجال النقل البحرى، تتمثل فى: (1) احتفاظ رأس المال الوطنى بنسبة لا تقل عن 51% فى

(2) Irina Harris and Ying li Wang and Haiyang Wang, ict in Multimodal transport and technological trends: Unleashing potential for the future, . Production Economics 159, 2015, pp. 94-95. available at: [www.sciencedirect.com/science/article/pii/S095527314002837](http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S095527314002837).

(1) المنظمة العربية للتنمية الإدارية، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل فى الدول العربية، القاهرة، 2005.

(2) H.G Broad man, GATS "Uruguay Round Accord on international trade and investment in services, world economy, Vol. 17, N3, May 1994, p. 6-7.

(3) راجع مفاوضات اتفاق التجارة فى الخدمات والنقل البحرى على الرابط التالى: [www.wto.org](http://www.wto.org).

(4) حامد أحمد حامد حمدى، الآثار الاقتصادية لاتفاقية تحرير التجارة فى الخدمات "الجاتس" على مستقبل النقل البحرى المصرى، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولى واللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الإسكندرية، 2004، ص 77 وما بعدها.

الشركات المشتركة، (2) وتستخدم العمالة المصرية بنسبة 95% لشركات نقل البضائع والركاب<sup>(1)</sup>، (3) إن حق الإدارة واتخاذ القرار ستكون من نصيب الشريك الوطنى بحكم النسبة الغالبة فى رأس المال 51%، (4) إن العمالة الأجنبية الباقية تكون من ذوى الخبرة والكفاءة التى تساهم فى رفع كفاءة أداء ومهارة العمالة المصرية، (5) فيما يتعلق بشركات تطهير الموانئ، فقد حددت مصر نسبة 75% كحد أقصى لنصيب الشريك الأجنبى سواء فى رأس المال أو العمالة، وبمشاركة مصرية بنسبة لا تقل عن 25%، ولعل مرجع ذلك الطبيعة الفنية الخاصة بمثل هذه الشركات التى تملك تقنية وتكنولوجيا متطورة ومرتفعة التكاليف.

مما سبق، يظهر لنا أن اتفاقية الجاتس وتحرير خدمات النقل البحرى ستؤدى حتماً لاشتداد منافسة الشركات العاملة فى هذا الحقل<sup>(2)</sup>، ولعل ذلك يستلزم اتخاذ الإجراءات اللازمة للعمل نحو تطوير الخدمات البحرية وتحديث الأسطول البحرى المصرى وإدخال التكنولوجيا الحديثة فى مجال العمل فى الموانئ، فضلاً عن تطوير خدمات الشحن والتفريغ والتخزين بما يتفق والمعايير الدولية فى هذا الشأن، حتى نتلافى تبعات التحرير السيئة، ونستطيع المنافسة فى محيطنا الإقليمى وكذلك العالمى.

### ثالثاً: انتشار ظاهرة اندماج شركات الملاحة العالمية:

يواجه قطاع الملاحة البحرية الكثير من التحديات الناجمة عن تحرير الاقتصاد العالمى والعولمة والاندماجات الكبيرة فى شركات النقل البحرى<sup>(3)</sup>. هذه التحديات

(1) ثناء محمود عبد الحميد، دراسة تحليلية لأثر العولمة على مستقبل قطاع النقل البحرى المصرى، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولى واللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الإسكندرية، 2005، ص76.

(1) Chialin Sien and Georges S. Akpan, Liberization of Maritime Transport Services: Directions and options For Asia, National University of Singapore, pp. 18: 20. Available at: Siteresources.worldbank.org/intarnett Rade/resources/ Maritime.pdf.

(2) OECD, integration and Competition between Transport and Logistics Businesses, Trans port Research Centre Round table, 5-6 February



التي سيرتب عليها اشتداد المنافسة بين شركات الملاحة البحرية، دفعت العديد من الشركات الصغيرة إلى الدخول في صفقات اندماج مع الشركات الكبيرة لضمان استمرارها في ظل ارتفاع معدل المنافسة في سوق النقل البحري على مستوى العالم ، وما ستواجهه من صعوبات تتعلق بالانفتاح على التجارة العالمية<sup>(1)</sup>.

وعلى الصعيد العالمي، شهد قطاع النقل البحري صفقات اندماج كبيرة أبرزها: صفقة مجموعة Ap Moller (APMM) المالكة للخط الملاحي العملاق MAERSK ، والتي قامت بمقتضاها بشراء الخط الملاحي Nedlloyd P & O مقابل ثلاثة مليارات دولار أمريكي<sup>(2)</sup>. أيضاً قيام الخط الملاحي Cma CGM بشراء الخط الملاحي DELMAS في صفقة احتل على إثرها المرتبة الثالثة بقائمة كبرى خطوط الملاحة على مستوى وعلى الصعيد الإقليمي، فقد شهدت السعودية صفقة دمج لشركات نقل بحري في شهر نوفمبر 2015، مما جعل الشركة الجديدة الكيان الرابع عالمياً في النقل البحري<sup>(3)</sup>.

هذا، وقد وقعت شركة أرامكو اتفاقية نهائية بمقتضاها تم دمج شركة "فيلا" المملوكة لأرامكو السعودية في الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري "البحري" وبالتالي ترتب على ذلك امتلاك الشركة الجديدة لأسطول ضخم ومتميز من ناحية الجودة والحجم وأيضاً المنافسة والأداء.

إن انتشار الاندماجات الدولية في قطاع النقل البحري وشركات الملاحة البحرية، سيرتب عليه زيادة حدة المنافسة من جانب هذه الكيانات العملاقة.

---

2009, itf, 2009, p.p4:5. Available at:  
www.internationaltransportforum.org.

= العالم، وكذلك قيام الخط الملاحي Hapag Lloyd بشراء مجموعة خطوط Cp Ships.  
(1) **فهد البقمي**، ارتفاع حدة المنافسة في سوق النقل البحري يدفع الشركات الصغيرة نحو الاندماج في ظل التحديات، مقال بجريدة الشرق الأوسط، 25 صفر 1436 هـ الموافق 17 ديسمبر 2014، على الرابط التالي: [aawsat.com/home/article/](http://aawsat.com/home/article/)

(2) **لمزيد من التفصيل**، راجع **مجلة الشحن البحري**، مجلة متخصصة في النقل البحري في المنطقة العربية، على الرابط التالي: [www.inter-review.com/Magazine-show-260-ar.html](http://www.inter-review.com/Magazine-show-260-ar.html).

(3) **انظر مقال بعنوان**، توقيع الاتفاقية النهائية لدمج "فيلا" مع النقل البحري لتكون رابع أكبر شركة نقل بحري في العالم، جريدة الخبر، على الرابط التالي: [www.alkhobartimes.com](http://www.alkhobartimes.com)

الأمر الذى يحتم علينا إعادة النظر فى شركاتنا الوطنية وطرح أفكار لأجل اندماجها وتقويتها من أجل تكوين كيانات كبيرة ذو رأس مال كبير وأسطول كبير قادر على المنافسة فى ظل اقتصاد عالمى لا يعترف إلا بالكيانات القوية والمؤثرة.

#### رابعاً: تزايد العولمة فى أنشطة التصنيع:

أدت العولمة الاقتصادية وافتتاح التجارة الدولية وتحريرها إلى زيادة حركة وتدفقات رؤوس الأموال وإفساح المجال أمام أصحاب رؤوس الأموال لنقل استثماراتهم<sup>(1)</sup> وفتح فروع لنشاطاتهم.

إن عشر شركات ملاحية فى العالم تسيطر على أكثر من 35% من أسطول سفن الحاويات العالمى، ومن ثم فهى تستفيد من اقتصاديات الحجم الكبير فى الإنتاج، وتوفير نفقات الإنتاج، خصوصاً المصاريف الإدارية، ما يترتب عليه زيادة الأرباح وعائدات الاستثمار<sup>(2)</sup> الصناعية والتجارية فى سهولة ويُسر<sup>(3)</sup>. وفى ظل العولمة نجد أن الدول باتت تعتمد على بعضها البعض بشكل كبير، وأصبح تبادل الخدمات والسلع والمنتجات والأسواق ورؤوس الأموال وحتى العمالة والخبرة سمة مميزة للاقتصادات الرأسمالية.

حيث لا قيمة لرؤوس الأموال من دون استثمارات ولا قيمة للسلع دون أسواق لاستهلاكها<sup>(4)</sup>.

---

(2) **Mohammed A. Ali**, Globalization and industrial Relations of China, India, And South Korea: An Argument for diver Gence, University of Rhodeisl and, 2005, p.p1: 2. Available: [www.Uri.edu/research/irc/papers/Ali Globalization.pdf](http://www.Uri.edu/research/irc/papers/Ali%20Globalization.pdf).

(2) د/ وحيد عبد اللطيف شاهين، نحو مستقبل تمويلى أفضل فى النقل البحرى مع دراسة حالة شركتى إيفرجرين ويومينج، المؤتمر الدولى السادس والعشرون للموانئ والنقل البحرى "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، 7-9 فبراير، 2010، ص36.

(3) د. أحمد عبد العزيز ود. جاسم زكريا، العولمة الاقتصادية وتأثيراتها على الدول العربية، مجلة الإدارة والاقتصاد، العدد السادس والثمانون، 2011، ص66.

(4) أحمد مصطفى عمر، إعلام العولمة وتأثيراتها فى المستهلك، سلسلة كتب المستقبل العربى، العدد24، الطبعة الثانية، 2004، ص162 وما بعدها.

ما سبق، يؤكد أن الدول التي ستجنى ثماراً أكثر من عولمة التصنيع، هي الدول التي لديها القدرة على التطوير والابتكار، فوجود أسطول تجارى قوى وموانئ بحرية متميزة سيمكن الدولة من الاعتماد على ذاتها فى نقل تجارتها الداخلية ونقل وارداتها من الخارج مع الاقتصاد فى نفقات النقل والشحن والتفريغ، الأمر الذي يُصب فى صالح الاقتصاد القومى<sup>(1)</sup>. بدلاً من الاعتماد على أساطيل أجنبية فى النقل والشحن، وما يترتب عليه من ارتفاع أسعار السلع على المستهلكين.

#### خامساً: الصراعات الإقليمية وانتشار الإرهاب:

ازدادت فى الآونة الأخيرة الصراعات الإقليمية ، فضلاً عن انتشار الجماعات الإرهابية المسلحة فى العديد من الدول، خصوصاً فى منطقتنا العربية<sup>(2)</sup>. ولعل ذلك يؤثر بشكل أو بآخر على التجارة البحرية وازدياد تعرضها لهجمات. الأمر الذى من شأنه حال حدوثه أن يؤثر على صناعة النقل البحرى. لذا فإن انتشار الإرهاب دفع الدول إلى مزيد من الإنفاق على التسليح لحماية الموانئ والتجارة البحرية<sup>(3)</sup> وحماية الدول. ومن العام 1970 وحتى 2010 حدثت العديد من الهجمات الإرهابية البحرية، بحسب الجدول التالى رقم (7):

- 
- (2) **Andrew Forbes**, the strategic importance seaborne trade and shipping, paper's in Australian Mari Time Affairs, Australia, 2002, p.p35:40. Available at: <https://www.navy.gov.au>.
  - (3) **OECD**, Economic Conse Queneces of terrorism, 2002, pp. 117:120. Available at: [www.ledevoir.com](http://www.ledevoir.com).
  - (4) **Amy Belasco**, The Cost of Iraq, Afghanistan, and other Global war on Terror Operations Science 9/11, congressional research services, December 8, 2014, pp. 1:5. Available at: <https://www.fas.org/sgp/crs/pdf>.

## جدول رقم (7)

أنماط وعدد الهجمات البحرية فى الفترة من (1970 - 2010)

نوع الهجوم	العدد
هجوم مسلح	61
تفجير	68
اختطاف	27
احتجاز رهائن	20
اغتيال	8
هجوم على المرافق البحرية	6
غير معروف	9

Source: Victor Asal. V Hastings, "When Terrorism and Violence, Vol. 27, No. 4, August 2015, pp 722-740.

مشاركة فى المركز الإقليمى للدراسات الاستراتيجية على الرابط التالى:

[www.rcssmideast.org](http://www.rcssmideast.org)

سادساً: قواعد المنظمة البحرية الدولية (IMO):

من المتغيرات المهمة التى تؤثر فى النقل البحرى المصرى اشتراطات المنظمة البحرية الدولية<sup>(1)</sup> "imo". ولعل أبرزها إدارة السلامة الدولية، ورقابة دولة الميناء، ومنع التلوث عبر الاهتمام بحالة السفينة وعمرها، لأجل الحفاظ على الأرواح والبيئة، واستخدام شبكة الإنترنت فى التواصل، والتعامل مع الحفاظ على التنمية المستدامة واشتركاكتها.

سابعاً: التوقع بنمو التجارة العالمية:

إذ تتوقع منظمة التجارة العالمية تحسن التجارة العالمية ونموها فى حدود نسبة 4% فى عام 2016، خلافاً لعام 2015 الجارى الذى وصلت نسبته 3,3%<sup>(2)</sup>. ولعل التوقع بتحسن التجارة العالمية، مرجعاً زيادة الطلب على الطاقة (البتترول

(1) IMO, Port Stat Control- An Update on imo's work in 2003, available at: [www.imo.org](http://www.imo.org).

(2) World Trade Organization, global growth 2015-2016. Available at: <https://www.Wto.org>.



والغاز) رغم الظروف السيئة التي تحيط بالعالم مؤخراً<sup>(1)</sup>. بيد أن الطلب على الطاقة سيدفع نحو نمو الطلب على بناء سفن الخدمات البحرية وناقلات النفط والغاز المسال<sup>(2)</sup>. ويوضح الجدول التالي رقم (8) نمو الاقتصاد العالمي خلال الفترة من (2012-2015) بحسب مجموعات الدول والنسبة المئوية:

### جدول رقم (8)

نمو الاقتصاد العالمي خلال الفترة (2012-2015)

(التغير بالنسبة المئوية سنوياً)

Region/country	2011	2012	2013	2014
World	2.2	2.4	2.5	2.5
Developed economies of which:	1.1	1.3	1.6	1.9
European union 28 of which:	-0.5	0.1	1.3	1.7
France	0.2	0.7	0.2	1.2
Germany	0.4	0.1	1.6	1.5
Italy	-2.8	-1.7	-0.4	0.7
United Kingdom	0.7	1.7	3.0	2.3
Japan	1.7	1.6	-0.1	0.9
United States	2.3	2.2	2.4	2.3
Developing economies of which:	4.7	4.8	4.5	4.1
Africa	5.1	3.8	3.4	3.2
South Africa	2.2	2.2	1.5	1.9
Asia	5.1	5.6	5.5	5.2
China	7.7	7.7	7.4	6.9
India	4.4	6.4	7.1	7.5
Western Asia	4.0	4.1	3.3	2.5
Developing America	3.2	2.8	1.4	0.8
Brazil	1.8	2.7	0.1	-1.5
Least developed countries	4.3	5.3	5.3	3.5
Transition economies of which:	3.3	2.0	0.9	-2.6
Russian federation	3.4	1.3	0.6	-3.5

**Source:** UNCTAD Trade and Development Report 2014. Forecast.

(<sup>1</sup>) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "الأونكتاد"، استعراض النقل البحري، 2013، ص 17 وما بعدها.

على الرابط التالي: [Unctad.org/en/publications-library/rmt2013-ar.pdf](http://unctad.org/en/publications-library/rmt2013-ar.pdf).

(<sup>2</sup>) نفس المرجع السابق، ص 66 وما بعدها.



إن المتغيرات المحلية والدولية سابق ذكرها، تدفع الحكومة المصرية وتحفزها على تطوير صناعة النقل البحري بمختلف عناصرها، وعلى رأسها الأسطول البحري "السفن" والموانئ البحرية<sup>(1)</sup>. ذلك أن تلك الصناعة لها أهمية اقتصادية كبيرة بدءاً من مساهمتها في توفير النقد الأجنبي إلى خلق وظائف متعددة بشكل مباشر وغير مباشر، وكذلك تحسين شبكة الطرق ونمو الصناعات حولها<sup>(2)</sup>. لذا نجد اهتمام الحكومة مؤخراً بتطوير الموانئ وتوسيع مجرى قناة السويس والإعلان عن بدء تطوير ميناء بورسعيد لكي تتسق والتطورات العالمية في صناعة الموانئ البحرية، والأثر الإيجابي المستقبلي على الاقتصاد القومي المصري<sup>(3)</sup>.

### الفصل الثالث

#### معايير ومحددات تعزيز كفاءة صناعة النقل البحري في مصر

تحدثنا آنفاً عن الدور الهام الذي يلعبه النقل البحري في اقتصادات العديد من دول العالم، كما أنه يشكل رقماً مهماً في موازنات تلك الدول<sup>(4)</sup>. وفي مصر رغم أنها تطل على البحرين المتوسط والأحمر، وكذلك امتلاكها لحوالي 60 ميناء و2450 ألف كيلو متر على الشواطئ<sup>(5)</sup>. نجد أن ذلك القطاع لا يساهم في الميزانية العامة في مصر بدرجة كافية، وتعد عوائده الأضعف على مستوى الموانئ البحرية. لما سبق، سنعرض لهذا الفصل من خلال مبحثين متتاليين على النحو التالي:

#### المبحث الأول: المشكلات التي تواجه صناعة النقل البحري في مصر.

(1) إحصاءات قطاع النقل البحري، وزارة النقل، مصر، 2015، على الرابط التالي: [www.MTS.gov.eg](http://www.MTS.gov.eg).

(2) **Australian Shipowners Association**: The economic contribution of the Australian Maritime industry, February, 2015, pp. 8-22. Available at: [www.pwc.com.au](http://www.pwc.com.au).

(3) بنك معلومات قطاع النقل البحري، الرئيسي السيسى يطلق إشارة البدء لمشروع تطوير شرق بورسعيد 2015-11-28، وزارة النقل، مصر، 2015.

(1) **Swedish Maritime Administration**, Trade Facilitation and Maritime Transport: The Development Agenda, November 2009, PP. 8-9. Available at: [www.Kommers.se](http://www.Kommers.se).

(5) وزارة النقل، قطاع النقل البحري، 2015. على الرابط التالي: [www.Mts.gov.eg](http://www.Mts.gov.eg).

المبحث الثاني: محادثات تعزيز كفاءة النقل البحري المصرى وسبل مواجهة المشكلات.

### المبحث الأول

#### المشكلات التى تواجه صناعة النقل البحرى فى مصر

ذكرنا من قبل بأن قطاع النقل البحرى واحداً من أهم الأنشطة الاقتصادية لمصر، فأكثر من 90% من حجم التجارة الخارجية لمصر يمر عبر هذا القطاع<sup>(1)</sup>. فضلاً عن كونه أرخص وسائل النقل محلياً ودولياً<sup>(2)</sup>. ورغم ما سبق يعانى النقل البحرى فى مصر من العديد من المشكلات التى تؤثر بلا شك على أداء ذلك القطاع وتطوره ومساهمته فى التنمية الاقتصادية<sup>(3)</sup>. وعلى أية حال سنعرض من خلال هذا المبحث لأهم مشكلات صناعة النقل البحرى المصرى على النحو التالى:

#### أولاً: مشكلة التمويل:

تعد مشكلة ضعف التمويل وإحجام البنوك عن الاستثمار فى صناعة النقل البحرى من أهم التحديات التى تواجه صناعة النقل البحرى فى مصر<sup>(4)</sup>. ذلك أن تلك الصناعة تحتاج إلى رؤوس أموال ضخمة وتمويل كبير قد تعجز عنه الكثير من الشركات. فالاستثمارات هنا طويلة الأجل ولا تحقق عوائد سريعة فى المدى القصير، رغم أن عوائد تلك الصناعة مرتفعة فى المدى البعيد<sup>(5)</sup>

(1) طه شلبى، النقل البحرى وأثره على تجارة مصر الخارجية، مرجع سابق ذكره، ص8 وما بعدها.

(4) **Jane Korink and Patricia Sourdin**, Maritime Transport Costs and Their impact on Trade, OECD Working Paper, August 2009, P.P 2:6. Korinek.pdf.

(3) انظر مقال بعنوان، المصاعب والمشاكل التى تواجه صناعة النقل البحرى العربى ومقترحات الحل، مجلة انترناشيونال ريفيو، على الرابط التالى:

[www. Inter-renew.com/magazine-show-html](http://www.Inter-renew.com/magazine-show-html)

(4) د/ وحيد عبد اللطيف، نحو مستقبل تمويلي أفضل فى النقل البحرى، مرجع سابق، ص1.  
(2) **Monzel Jurgen**, The impact of the Economic and Financial Downturn on The Availability of Shipping Finance Options, international Transport Finance Consultant, Germany, 2009, PP. 2:7:

لما سبق، باتت مسألة البحث عن مصادر تمويل لتلك الصناعة من الأمور التي استدعت انتباه الكثير من الدول. فالمصادر التقليدية للتمويل وعلى رأسها القروض والسندات وإصدار الأسهم لم تعد كافية لذلك النوع من الاستثمارات. لذا لجأت العديد من الدول إلى أساليب جديدة لتمويل النقل البحري منها، التمويل من خلال دعم بناء السفن وعقود المشاركة وعقود الـ "B.O.T البناء والتشغيل ثم نقل الملكية"<sup>(1)</sup>. وأخيراً التمويل التأجيري، وهو الأسلوب الأكثر تطبيقاً من قبل العديد من الدول مثل ماليزيا وروسيا وكوريا واليابان<sup>(2)</sup>.

فمنذ عام 2003، أصبح التأجير التمويلي للسفينة أكثر جاذبية بسبب انخفاض أسعار الفائدة وأسعار السفن والنولون<sup>(3)</sup>. أيضاً فإن التأجير التمويلي، وهو من أساليب التمويل التي يمكن أن تلجأ إليه مصر يوفر 100% من رأس المال اللازم لشراء الأصول، كما يمنح مزايا ضريبية للمستأجر.

وجدير بالذكر أن ماليزيا قد ابتكرت نوعاً جديداً من التمويل التأجيري يسمى "التأجير التمويلي الرفعي" ويتم تطبيقه على النحو التالي<sup>(4)</sup>:

يدفع المؤجر نسبة تتراوح بين 20، 30% من قيمة الأصل للبائع، ثم يقوم المؤجر بالاقتراض من طرف ثالث (المقرض الدائن)، بقيمة باقى الأصل، وتبلغ ما بين 70، 80%، ويصبح المؤجر فى التأجير المالى الرفعى مالكاً للأصل، بالرغم من أنه لم يسدد إلا نسبة مئوية تتراوح قيمتها بين 20% - 30% من

(1) د. منير هندی، الفكر الحديث فى هيكل تمويل الشركات، منشأة دار المعارف، مصر، 2005، ص3 وما بعدها.

(4) **Ving Li**, The Pros and Cons of Leasing in Ship Financing – The Oretical Perceptions Versus Practitioner's Views, Article wmu Journal of Maritime Affairs, Volume 5, issue 1, April 2006, PP. 61-66. Available at: [Link.Springer.com/article/10.1007%2F13F3195081](http://Link.Springer.com/article/10.1007%2F13F3195081),

(3) أ/ خوني رايح وأ/ حسانى رقية، واقع وأفاق التمويل التأجيري فى الجزائر وأهميته كبديل تمويلي لقطاع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، الملتقى الدولي متطلبات تأهيل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة فى الدول العربية، 17-18 أبريل 2006، الجزائر، ص1. على الرابط التالي:

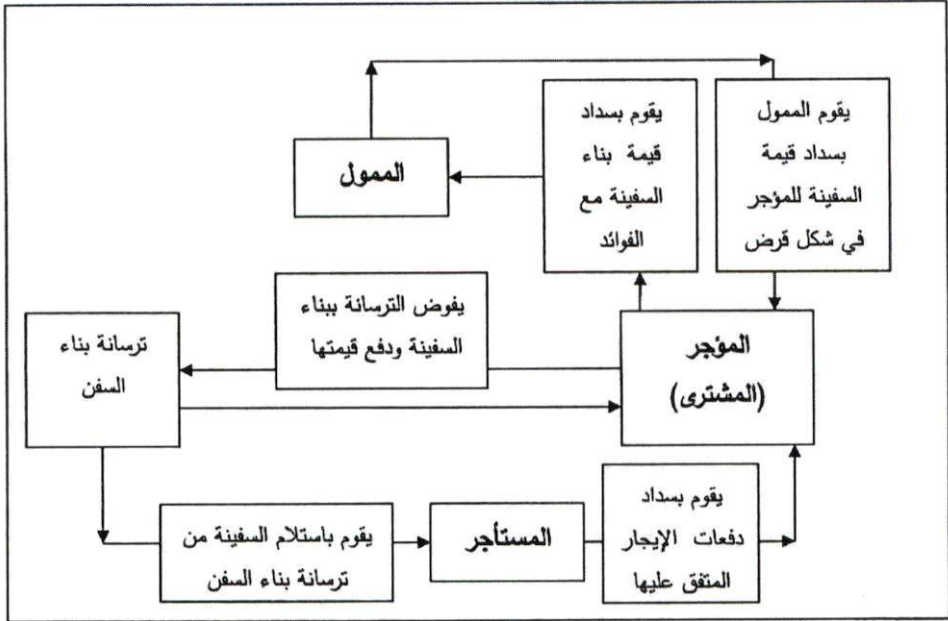
[www.microfinancinggateway.org](http://www.microfinancinggateway.org).

(1) **Kalid Nazery**, "To Lease or not to Lease", Ijara as available ship, Financing Structure, Marine Money Asia, Edition Volume3, issue14 July 03, 2008, PP.5-10.

قيمة الأصل<sup>(1)</sup>. والشكل التالي رقم (13) يوضح العلاقة بين المؤجر والممول والمستأجر وترسانة بناء السفن في ماليزيا.

### شكل رقم (13)

يوضح العلاقة الرباعية بين المؤجر والممول والمستأجر وترسانة بناء السفن في ماليزيا



**Source:** Khalid, Nazery, (2008). "Shopping For Ships: Ships Financing In Malaysia.

على ما تقدم، يمكن اعتبار التأجير التمويلي أداة تمويلية هامة تستطيع مصر اللجوء إليها لتطوير صناعة النقل البحري وإحلال أسطول جديد بدلاً من القديم، فضلاً عن تحديث الموانئ والخدمات البحرية وبما يتلاءم والتطورات العالمية.

ثانياً: ضعف كفاءة الأسطول البحري المصري وطول عمره:

من أكبر المشكلات التي تعاني منها صناعة النقل البحري في مصر ارتفاع متوسط أعمار السفن ما بين 15-30 عاماً، وهو ما يدل على قدم الأسطول

(1) د/ وحيد عبد اللطيف، نحو مستقبل تمويلي أفضل في النقل البحري، مرجع سابق ذكره، ص10.



التجارى وانخفاض قدرته على نقل البضائع. فبحسب دراسة أجراها مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، اتضح التالى: (1)

- امتلاك الأسطول التجارى البحرى سفينة حاويات واحدة.
- يتسم التوزيع العمرى لسفن الأسطول المصرى التجارى بتباين واضح ، حيث أن 19 سفينة من الأسطول تُمثل 53,49% يزيد عمرها عن 20 سنة بينما تقع 28 سفينة تمثل 21,17% فى الفئة العمرية 15-20 سنة أى نسبة إجمالية قدرها 75,2% من سفن الأسطول التجارى المصرى قد تجاوزت عمر 15 سنة (2).
- أعداد سفن الأسطول التجارى المصرى التى تقل أعمارها عن 10 سنوات تبلغ 18 سفينة بنسبة 13,95%، كما أن قيام هيئات الموانئ بفرض رسوم على السفن التى تدخل الترسانات المصرية للإصلاح يودى إلى ارتفاع تكاليف الإصلاح (3).
- عدم وجود الأطقم البشرية المؤهلة بأعداد كافية لتشغيل وصيانة وتحديث الأسطول البحرى.
- ارتفاع تكلفة التشغيل وانخفاض حجم الحمولات أدى إلى عدم ربحية معظم شركات النقل البحرى.

ثالثاً: تراجع كفاءة الخدمات البحرية فى الموانئ:

(1) مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، تنمية الأسطول التجارى البحرى الوطنى فى ظل التطور التكنولوجى لصناعة النقل البحرى وخدمات التجارة البحرية فى منظومة النقل الدولى، نوفمبر 2000. على الرابط التالى:

[www.embdb.gov.eg](http://www.embdb.gov.eg).

(2) انظر الدراسة التى أجراها قطاع النقل البحرى المصرى، بعنوان تحديد الحجم الأمثل لوحدة الأسطول الوطنى لنقل البضائع، سبتمبر 1985. على الرابط التالى: [www.mts.gov.eg](http://www.mts.gov.eg) وكذلك دراسة بعنوان تنمية الأسطول التجارى البحرى الوطنى فى ظل التطور التكنولوجى لصناعة النقل البحرى وخدمات التجارة البحرية فى منظومة النقل الدولى، نوفمبر 2000.

(3) راجع موقع الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية وإحصاءاتها، على الرابط التالى: [www.eams.gov.eg](http://www.eams.gov.eg)

يمكن القول بأن القدرة التنافسية للموانئ البحرية تقوم على أساس من الإجراءات والإمكانات التي تتحكم في تشغيل وتأمين سير العمليات داخل الميناء. إضافة إلى القدرة على تحقيق متطلبات أصحاب السفن والمتعاملين مع الميناء من خلال منظومة (لوجستيات خدمات النقل البحري) والتي تعتبر أحد الظواهر الرئيسية في الحكم على مستوى الأداء داخل الموانئ البحرية، وبالتالي مدى قدرتها على الصمود أمام التنافسات والتكتلات الملاحية العالمية.<sup>(1)</sup>

وهنا لابد من الاهتمام بهذه المنظومة المتكاملة للارتقاء بمستوى الأداء داخل الموانئ المصرية وصولاً إلى حالة الرضا لأصحاب وملاك وأطقم السفن والمتعاملين مع الموانئ في شتى المجالات.

وحول أبرز الخدمات البحرية المتعارف عليها، نجدها تتمثل في الخدمات التالية<sup>(2)</sup>:

- نشاط الشحن والتفريغ.
  - الوكالات الملاحية.
  - أعمال صيانة وإصلاح السفن.
  - نشاط تموين السفن.
  - نشاط التخزين والتوريدات البحرية.
- ويلاحظ أنه رغم أن الموانئ المصرية تقدم تلك الخدمات، إلا أن هناك العديد من المعوقات التي تؤدي إلى عدم تفضيل السفن الأجنبية الحصول على هذه الخدمة في الموانئ المصرية، ولعل أبرز هذه المعوقات الآتي<sup>(3)</sup>:

(1) د/ محمد محرم، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية في منظومة النقل البحري، المؤتمر الدولي السادس والعشرون للموانئ والنقل البحري "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، 7-9 فبراير 2010، فندق هيلتون جرين، الإسكندرية، مصر، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ص1.

(2) د. محمد محرم، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية، مرجع سابق، ص2 وما بعدها.

(3) انظر محاضر اجتماعات لجان التوكيلات الملاحية - الشحن والتفريغ، غرفة ملاحية الإسكندرية، 2007، على الرابط التالي: [www.inter-review.com](http://www.inter-review.com) وكذلك مجلة ميناء دمياط، العدد السابع عشر، العام السادس، 2016. على الرابط التالي: [www.dpa.gov.eg](http://www.dpa.gov.eg)

- ارتفاع أسعار تقديم تلك الخدمات مقارنةً بغيرها وأفضل منها.
- القيود البيروقراطية التي تؤدي إلى إطالة فترة الحصول على الخدمة.
- أغلب مقدمى الخدمات لا يُجيدون التعامل باللغات الأجنبية، مما يُصعب التعامل مع أطقم السفن الأجنبية.
- عدم مواكبة ومسايرة التشريعات العالمية الخاصة فى مجال السلامة والأمن وحماية البيئة.<sup>(1)</sup>
- الانغلاق وعدم الانفتاح على ما يدور حولنا فى السوق العالمى.
- عدم وجود رادع قوى للعقاب للشركات والأفراد عند الإخلال بشروط تنفيذ الأعمال المسندة، مما يتيح الفرصة للاحتيال والتلاعب.
- عدم وجود تعريفات ومواصفات محددة وواضحة لأنشطة الخدمات البحرية المختلفة.

رابعاً: ضعف كفاءة الموانئ البحرية المصرية رغم تعددها:<sup>(2)</sup>

ذكرنا سابقاً بأن قطاع النقل البحرى فى مصر يضم عدد 15 ميناء تجارى و 28 ميناء تخصصى فى مجالات عديده منها: الموانئ التعدينية، الموانئ البترولية، الموانئ السياحية وموانئ الصيد. ويلاحظ أنه ورغم تعدد الموانئ المصرية، نجدها تعاني مشكلات عده، منها<sup>(3)</sup>:

- إن معظم الموانئ غير قادرة على استيعاب أعداد كبيرة من السفن القادمة فى آنٍ واحد، نظراً لعدم وجود أرصفة كافية ومجهزة.

(1) د. أحمد عبد المنصف، نحو تطوير صناعة النقل البحرى فى العالم العربى، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربى الإسكوا، 2 ديسمبر، بيروت، 2004.

(2) حسن بحر أحمد إدريس، أثر اتفاقية الجاتس على خدمات النقل البحرى المصرى، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولى واللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والنقل البحرى، الإسكندرية، 2005، ص2 وما بعدها.

(3) راجع الدراسات التى أجريت على الموانئ المصرية. على الرابط: [www.MTS.gov.eg](http://www.MTS.gov.eg)

- عدم مطابقة معظم الموانئ للمواصفات الحديثة لاستقبال السفن، وخاصةً سفن الحاويات من الجيل الخامس والسادس.
- عدم توفر الإدارة اللوجيستية لعمليات المتابعة لدخول السفن وتخصيص الأرصفة الملائمة والعمال والمعدات المناسبة لعمليات التفريغ والتخزين والتخليص الجمركي.
- البيروقراطية من أخطر ما تعاني منه موانئنا المصرية.
- عدم توفر مراكز لربط نظم معلومات الميناء إلكترونياً.
- عدم وجود الكوادر المتخصصة لإدارة الميناء والوظائف التخصصية داخل الميناء.<sup>(1)</sup>

#### خامساً: ضعف كفاءة العاملين بقطاع النقل البحري:

- يعتبر العنصر البشري أساس النشاط الإنتاجي والنمو الاقتصادي. ورغم ذلك نلاحظ ضعفاً في تطويره والاهتمام به ليس فقط في قطاع النقل البحري، وإنما في مختلف القطاعات الاقتصادية.<sup>(2)</sup>
- وعلى صعيد النقل البحري، يُلاحظ البعض أن أحد أبرز مشكلات العمالة البحرية ازدياد الحاصلين على الجوازات البحرية، بما فيهم خريجي الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، واستمرارية ضخ أعداد كبيرة وغير مؤهلة بشكل كافٍ في سوق العمل.<sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> د. شريف محمد ماهر عثمان هيكل، إعادة هيكلة التنظيمات الحديثة لمواكبة التغيرات السريعة والمتلاحقة بالموانئ الحديثة، الندوة الدولية الحادية والعشرون للموانئ البحرية، التحديات وأفاق المستقبل، والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ومعهد تدريب الموانئ، الإسكندرية، 2008، ص3 وما بعدها.

(1) Barsan E., Surugiu F. and Dragomir C., Factors of Human Resources Competitiveness in Maritime Transport, international Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, volume 6 - Number1, March 2012, PP. 89 : 90.

<sup>(3)</sup> هشام محمود بدوي، رؤية مستقبلية للنقل البحري المصري في ضوء اتفاقية تحرير تجارة الخدمات Gats، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2006، ص20 وما بعدها.



فضلاً على ما سبق، فإن هناك تساهل في الحصول على جواز بحرى. إذ يُسمح للحاصلين على أى مؤهلات دراسية أو حتى دورات تدريبية بالعمل فى هذا القطاع الحيوى. وما سبق انعكس فى تدهور حال العمالة المؤهلة، وتراجع أهمية الأسطول الوطنى وعزوف ملاك السفن بما فيهم المصريين عن تسجيل سفنهم تحت العلم المصرى<sup>(1)</sup>.

نتيجة لما تقدم، تُعقد المؤتمرات من قبل الوزارات المعنية من أجل وضع استراتيجية واضحة لتدريب العاملين فى صناعة النقل البحرى وإتقال مهاراتهم فى مختلف أنشطة وخدمات التجارة البحرية، مما ينعكس إيجاباً فى تحسين كفاءة تلك الصناعة فى مصر وزيادة مساهمتها فى النمو الاقتصادى.

#### سادساً: المشكلات التكنولوجية:

تؤثر التطورات التكنولوجية، والتي تتمثل فى تكنولوجيا المعدات والآليات وتكنولوجيا المعلومات على أداء مؤسسات قطاع النقل البحرى المختلفة، وخصوصاً السفن والموانئ والبضائع وشركات النقل.

فغالبية السفن فى مصر قديمة وأعمارها كبيرة، بينما يلاحظ أن غالبية السفن الحديثة 60% تحتكرها بعض الدول الكبرى مثل ألمانيا وإيطاليا، إنجلترا، فرنسا، اليونان، اليابان، الصين، والولايات المتحدة<sup>(2)</sup>. وبالتالي فنحن مطالبين بتحديث سفن النقل المصرية بمزيد من ضخ الاستثمارات وتشجيع الاستثمار فى هذا القطاع.

أيضاً فإن تجهيزات الموانئ أصبحت المحدد الأساسى فى الطب على خدمات الميناء من قبل شركات النقل البحرى، ولعل ذلك ما جعل الشركات العملاقة العاملة فى مجال نقل الحاويات تعمل على إعادة تقسيم الموانئ وفقاً لمدى

(1) راجع موقع الهيئة المصرية للسلامة والملاحة البحرية. على الرابط التالى:  
[www.eams.gov.eg](http://www.eams.gov.eg).

(2) د. منجد عباس محمد على، التحديات التى تواجه قطاع النقل البحرى على المستوى العالمى والمحلى، جامعة البحر الأحمر، 2016، ص18. على الرابط التالى:

[Munjedabbas.blogspot.com/2015/05/blog-post-2.html](http://Munjedabbas.blogspot.com/2015/05/blog-post-2.html).

جاهزيتها وتطويرها للخدمات والمعدات ، والتي تعمل على تقليل فترة بقاء السفينة بالميناء واستقبال السفن العملاقة ذات الغاطس الكبير (1).

### سابعاً: المشكلات القانونية:

تعد مشكلة توحيد القانون البحرى من أكبر المشكلات التى تواجه صناعة النقل البحرى (2). إذ أن كثيراً ما يثار النزاع بين الفرقاء حول تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، كما أن أحكام الاتفاقية الدولية لا تكون سارية النفاذ إلا إذا صادق عليها البلد المعنى.

إضافة لما سبق، فإن مدى مواكبة التشريعات البحرية لمستجدات وتطورات قطاع النقل البحرى مثل، النقل متعدد الوسائط، وأنظمة المعاملات الإلكترونية والشحن الإلكتروني والمفاوضات الإلكترونية وحجبتها فى الإثبات يمثل تحدياً قانونياً آخر (3).

## المبحث الثانى

### محددات تعزيز كفاءة النقل البحرى المصرى وسبل مواجهه المشكلات

النقل البحرى فى مصر مازال فى حاجة إلى مزيد من الاهتمام والتطوير التى تتناسب مع أهميته وتأثيره المباشر على الصعيدين المحلى والعالمى (4). ونظراً لأن النقل البحرى يُمثل الدعامة الرئيسية للنمو الاقتصادى للدولة لما له من تأثير مباشر Direct Effect على خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية (5).

(2) OECD, Competition in ports and port Services, structural Separation Report, 2011. Available at: [www.Oecd.org/regreform/Sector/48837794.pdf](http://www.Oecd.org/regreform/Sector/48837794.pdf).

(2) د. منجد عباس، مرجع سابق ذكره، ص20.

(4) David Widdowson and Stephen Holloway, Maritime Transport Security Regulation: Policies, Pro Ba Bilities and Pr'acticalities, World Customs journal, OECD, 2009, PP. 1:5. Available at: [www.World Customs journal.org](http://www.World Customs journal.org).

(4) راجع وزارة النقل المصرية، قطاع النقل البحرى، على الرابط التالى: [www.Mts.gov.eg](http://www.Mts.gov.eg)

(2) Thomas Wakeman and Michael Bomba, Maritime Freight Transportation, National Economic Recovery, and Global Sustainability, Globalisation and Transportation Journal, The news

ولدوره كذلك فى عملية التقدم والتطور فى حركة التجارة الداخلىة والىارىة، كان لآبد من الاهتمام بمحددات صناعة النقل البحرى من آجل وضع الموانئ المصرىة على الخرىطة الدولىة وبما يحقق لها المىزة التنافسىة لآذب الخىوط العالمىة وكذالك تحدىث سفن الأسطول التجارى الوطنى وتطوىر الخدىمات البحرىة(1).

لما سبق سنعرض خلال الصفحات القادمة لأبرز محددات ومحاور تعزىز وتطوىر صناعة النقل البحرى، وكذالك على النحو التالى:

#### أولاً: تطوىر وتحدىث الموانئ المصرىة:

يُعد تطور وتحدىث الموانئ المصرىة أحد أهم محاور تعزىز كفاءة صناعة النقل البحرى. أيضاً فإن مصر تمتلك موقعاً جغرافىاً متمىزاً من حىث توسطها لثلاث قارات، فضلاً عن امتلاكها لقناة السويس ذلك الشرىان الحىوى الذى جعل مصر معبراً رئىسىاً بىن دول العالم.

بىد أن التطورات العالمىة فى مجال التكنولوىا وخصوصاً فى صناعة النقل البحرى، جعل مىزة التفوق التكنولوىى والكثافة الرأسمالىة تفوق الأهمىة الجغرافىة للمىناء.(2)

وهذا، وتشكل الموانئ أهمىة اقنصادىة كبرى للدول البحرىة، نظراً لما تحوىه من أنشطة متعددة ولما لها من تأنىر مباشر على التجارة والعوائد الاقنصادىة على

---

269-July-August2010,P.P14:17. Available at:- on Line pubs-Trbs.Trb.org/onlinepubs/Trnews/Trnews269Marin Freight trans. Pdf.

(1) مروة صلاح الدىن فهمى، الاختىارات المثلى لتنمىة قنطاع النقل البحرى فى مصر، رسالة ماجستىر، كلىة الاقنصاد، جامعة القاهرة، مصر، ص2 وما بعدها.

(4) **William Coyle and Nicole Ballenger**, Technological Changes in The Trans Portation Sector-effects on U.S Food and Agriculral Trade – A proceedings, United States, Department of Agriculture, Miscellaneous Publication, Number 1566, PP. 45:49. Available at: [www.ers.usda.gov/media/920943/MP1566.pdf](http://www.ers.usda.gov/media/920943/MP1566.pdf).

المستويين القومى والإقليمى، إضافة إلى أنها تساعد على تنمية المناطق التى حولها والتى تتصل بها.<sup>(1)</sup>

وجدير بالذكر، أن عملية إنشاء الموانئ الجديدة تحتاج إلى استثمارات ضخمة. لذا نجد أن تسعة اقتصادات تستحوذ على حوالى 60% من الموانئ العالمية المطورة وهى (البرازيل - الصين - فرنسا - ألمانيا - الهند - اليابان - المكسيك - المملكة المتحدة - الولايات المتحدة)<sup>(2)</sup>.

ولذلك لا نجد أن من بين أهم 20 ميناء فى العالم خلال الفترة من 2010 حتى 2012، ميناء مصرى. إذ يستحوذ العشرين ميناء على حوالى 47% من حركة الحاويات فى العالم. ويوضح الجدول التالى رقم (9) وذلك:

### جدول رقم (9)

أهم 20 ميناء للحاويات وإجمالي حركة الحاويات لأعوام 2010-2011-2012 (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، والنسبة المئوية للتغير)

اسم الميناء	2010	2011	الأرقام الأولية لعام 2012	النسبة المئوية للتغير -2011 2010	النسبة المئوية للتغير -2012 2011
شنغهاى	29069000	31700000	32500000	9,05	2,52
سنغافورة	28431100	29937700	31600000	5,30	5,55
هونغ كونغ (الصين)	23699242	24384000	23100000	2,89	5,27-
شيتريهين	22509700	22569800	229400000	0,27	1,64
بوسان	14194334	16184706	17030000	14,02	5,22
لينغبو	13144000	14686200	14973400	11,73	1,96
غوانغزو	12550000	14400000	14520000	14,74	0,83

(1) / محمد يسرى قنديل، نحو استراتيجية مقترحة لدعم وتطوير النقل البحرى المصرى (رؤية مستقبلية) الجزء الأخير، ص1. على الرابط التالى:

<http://international-Mag.Com/index.Php?Option=com-contact-1-1-2016>.

(5) Group of 30 working group, long-term finance and Economic Growth, ISBN 1-56708-160-6. Group of Thirty, Washing ton D.C, 2013.



اسم الميناء	2010	2011	الأرقام الأولية لعام 2012	النسبة المئوية للتغير -2011 2010	النسبة المئوية للتغير -2012 2011
كينغفوا	12012000	13020000	14500000	8,39	11,37
دبي	11600000	13000000	13280000	12,07	2,15
تيانجين	10080000	11500000	12300000	14,09	9,96
روتردام	11145804	11876921	11900000	6,56	0,19
بورت كلافغ	8871745	9603926	9990000	8,25	4,02
كاوهسبونغ	9181211	9636289	9781000	4,96	1,50
هامبورغ	7900000	9014165	8930000	14,10	0,93-
انتويرب	8468475	8664243	8629992	2,31	0,40-
لوس انجلس	7831902	7940511	8080000	1,39	1,76
داليان	5242000	6400000	8060000	22,09	25,94
تاجونغ بيلياس	6530000	75000000	7720000	11,01	11,44
كريامين	5820000	6460700	7200000	11,01	11,44
لايم شابانغ	5068076	5731063	5927000	13,08	3,42
مجموع أهم 20 ميناء	253348589	274210224	28296392	8,23	3,19

المصدر: أمانة الأنتكاد وLloyd's List Intelligence, July 2013.

وحتى يمكن الاستفادة من الموانئ المصرية وتطويرها، يلزم القيام بما يلي: (1)  
 أ- العمل على تطوير وتحديث الموانئ لتكون مواكبة للتطورات العالمية فى مجال النقل البحرى، مع مراعاة توفر المساحات الكافية لتوسعات المستقبل أو التطور التكنولوجى المتوقع فى مجال بناء السفن، بحيث تكون جاذبة للناقل البحرى.

ب- وضع تعريفه مخفضة تطبق على سفن الأساطيل العربية بالموانئ العربية، مما يؤدى إلى تخفيض تكلفة نقل التجارة فيما بينها ويحقق تنميتها، وذلك من

(1) راجع/ محمد يسرى قنديل، نحو استراتيجية مقترحة لدعم وتطوير النقل البحرى المصرى، مرجع سابق، ص8. وكذلك - د. سميحة بدوى، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ فى ظل المنافسة العالمية، الإسكندرية، مطبعة المعارف، 2000، ص122 وما بعدها.

خلال اتفاقية عربية، حيث أن اتفاق تجارة الخدمات يسمح لدول النامية بإبرام اتفاقات مع دول أخرى نامية أو متقدمة لتحرير قطاعات الخدمات، ومنح الأطراف من الدول النامية معاملة أفضل في هذا المجال.<sup>(1)</sup>

ج- أن تعتمد مصر مع الدول العربية على إنشاء مناطق حرة لتجارة الترانزيت، مع الحرص على تلافى المنافسة الضارة بين الموانئ العربية في هذا النشاط.  
د- دعم الاتحاد العربي للموانئ فنياً ومادياً لتحقيق الأهداف التي أنشئ من أجلها، بما في ذلك تطوير الموانئ وزيادة التعاون فيما بينها.

إن الاهتمام بالموانئ المصرية على النحو السابق، يجعلها قادرة على استيعاب حركة النقل. إذ تقدر دراسة أن أحجام النقل ستزداد بمعدل يتراوح بين ستة وثمانية أمثال، وستصل إلى 14 ضعفاً، بينما سيرتفع إجمالي الحركة في الموانئ من 265 مليون طن في عام 2009 ، إلى أكثر من بليونى طن فى عام 2040<sup>(2)</sup>.

على ما سبق، ينبغي أن يتم التركيز على تطوير الموانئ البحرية المصرية الفترة الحالية والمقبلة، باعتبارها إحدى المحددات الرئيسية فى صناعة النقل البحرى. أيضاً فإنها تمثل إحدى أوجه الاستغلال الاقتصادى للموقع الاستراتيجى لمصر.

وفى الآونة الأخيرة، أصبحت الموانئ البحرية تواجه مسؤوليات مهام كبيرة فى ظل المتغيرات العالمية. والتي أدت إلى تغيير المفهوم التقليدى للميناء إلى المفاهيم الحديثة التى تنظر إلى الميناء باعتباره مركزاً للخدمات اللوجيستية والنقل متعدد الوسائط، وأحد العناصر الهامة التى تخدم التجارة الدولية.<sup>(3)</sup>

(1) د. صلاح الدين إسماعيل، تسعير خدمات الموانئ البحرية، مركز الخبرات، القاهرة، 2007، ص93.

(3) **Common Wealth Business Council**, Africa infrastructure investment Report, ISBN978-0-9570432-6-8, London, March, 2013.

(1) **UNCTAD**, Development of Multimodal Transport and Logistics, Report by The UNCTAD Secretariat, Geneva, 24-62 September 2003, P.P4:6. Available at: [unctad.org/en/docs/c3em20d\\_en.Pdf](http://unctad.org/en/docs/c3em20d_en.Pdf).



على ما سبق، ينبغي البدء في تطوير الموانئ المصرية، مع أهمية التركيز على النقاط التالية<sup>(1)</sup>:

- أ- تهيئة وتطوير البنية التحتية لمقابلة التطور التكنولوجي المتسارع في أنماط السفن المستحدثة بتطوير الموانئ وتعميق الأرصفة وزيادة غواطسها، بما يسمح باستقبال السفن الأكبر حجماً مع الاتجاه إلى تطوير إمكانيات محطات الشحن والتفريغ.
- ب- توافر آلية تحقق التكامل في التخطيط الاستراتيجي لمشروعات النقل على المستوى القومي مع تحديد الأولويات، التطوير لخدمات النقل من حيث الإنشاء والصيانة والتطوير على المدى الطويل.
- ج- الاستمرار في تسويق الموانئ لجذب أكبر عدد ممكن من الخطوط الملاحية والسفن الجواله.
- د- تطوير الموانئ المصرية لمواجهة المنافسة الحادة من الموانئ المحيطة سواء في البحر الأحمر أو المتوسط، واستغلال ميزة الموقع الجغرافي للدولة.
- هـ- تطبيق الأساليب الحديثة والنظم المتقدمة تكنولوجياً وتقنياً لزيادة كفاءة الموانئ البحرية الحالية، وبما يرفع كفاءة أدائها<sup>(2)</sup>.
- و- العمل على جذب حصة كبيرة من الحاويات مع توفير الخدمات الداعمة لذلك، فضلاً عن العمل على جذب الاستثمارات الأجنبية مما يدعم الدخل القومي المصري<sup>(3)</sup>.

(1) أ/ محمد يسرى قنديل، مرجع سابق، ص8.

(3) **Kia M., Shayan E. and Ghotb F.**, The importance operations, international journal of physical Distributions & Logistics Management, Vol. 30 No. 3/4, 2000, PP. 33:335. Available at: [web.itu.edu.tr/opimizasyon/cem](http://web.itu.edu.tr/opimizasyon/cem). Pdf.

(4) **Zamroni Salim**, Foreign Direct investment in Indonesia's Maritime Sector, The economic Research Center, The Indonesian institute of sciences, Jakarta, September9, 2015, PP9:14. Available at: [Asiapacific.anu.edu.au/blogs/indonesiaproject/files/2015/ Maritime-Sector](http://Asiapacific.anu.edu.au/blogs/indonesiaproject/files/2015/ Maritime-Sector). Pdf.

ونتيجة لكل ما سبق، يقوم قطاع النقل البحري، التابع لوزارة النقل في مصر بالإشراف على العديد من خطط تطوير الموانئ البحرية المصرية، ومتابعة التنفيذ الفعلي لهذه الخطط، وبما يحقق الآتي: (1)

1- الارتقاء بكفاءة الخدمة المقدمة للسفن والبضائع المتداولة.  
2- زيادة السعات التخزينية، والتوسع في استخدام الموانئ الجافة وإنشاء مراكز لوجستية.

3- استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتبادل المعلومات مع العملاء وذلك من خلال:

- الاعتماد على التبادل الإلكتروني للوثائق بدلاً من تبادلها يدوياً.
- استخدام نظم المراقبة والإدارة الآلية لحركة السفن والبضائع والبوابات والمسطحات المائية.
- الاعتماد على استخراج التقارير الدورية من مراكز المعلومات (D.C) وتوضيحها وتحليلها باستخدام الأشكال البيانية والمنحنيات بما يسهل الوقوف على مستوى الأداء.
- السيطرة الآلية على حركة البضائع الواردة والصادرة مع وجود قاعدة بيانات تسمح بالمتابعة الفورية لهذه الحركة.

4- تطبيق الكود الدولي الخاص بأمن الموانئ والسفن ISPS - Code.

5- دراسة المناطق اللوجستية الجديدة داخل وخارج الموانئ.

ثانياً: تحديث وتطوير الأسطول التجارى المصرى:

يمكن القول بأن تحديث وتعظيم دور الأسطول التجارى المصرى واحداً من

أهم محاور تعزيز كفاءة النقل البحري. (2)

(1) قطاع النقل البحري المصرى، مصر، 2016.  
(2) محمد على صادق البتائونى، أهمية تحديث الأسطول المصرى التجارى مع إشارة خاصة لسفن الخطوط المنتظمة، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لنيل درجة الماجستير، الإسكندرية، مصر، 2001، ص6 وما بعدها.

ورغم ذلك، تُشير الإحصاءات إلى أن حصة الأسطول التجارى المصرى فى نقل واردات مصر وصادراتها يكاد لا يمثل شيئاً يذكر قياساً بحجم ما يتم تأجيره من بواخر مملوكة للغير<sup>(1)</sup>.

إن وضع سياسة بناءة لتطوير الأسطول التجارى المصرى وكذا أسطول الصيد وتدعيمه وتحديثه وزيادة وحداته سواء للمساهمة فى نقل أكبر قدر ممكن من تجارة مصر الخارجية أم لاستغلال الثروة السمكية وتلبية الاحتياجات الغذائية له انعكاساً إيجابياً على الدخل القومى المصرى . إضافة إلى ماسبق فإن البعد الاجتماعى ، والذى يتمثل فى إتاحة فرص عمل جديدة للشباب وتشجيع القطاع الخاص ورجال الأعمال والمستثمرين المصريين والأجانب على تملك السفن بجميع أنواعها وحملاتها وتقديم كافة الخدمات البحرية، وكذلك تفعيل دور ترسانات إصلاح وبناء السفن للإصلاح والبناء مع إعطاء دور أكبر لهيئة قناة السويس من خلال ترسانتها والاتجاه إلى بناء السفن المتخصصة وإدخال التكنولوجيا الحديثة فى صناعة بناء السفن سوف ينعكس بوضوح على تطوير صناعة النقل البحرى.

فضلاً على ما سبق، فإن الأسطول المصرى يتسم بطول عمره كما ذكرنا من قبل، وكذلك عدم امتلاكه لسفن النقل الحديثة والمجهزة بأحدث وسائل التكنولوجيا<sup>(2)</sup>.

لما سبق، ينبغى العمل على تحقيق ما يلى:<sup>(3)</sup>

- وضع الخطط الحكومية لتحديث الأسطول الحالى وإحلال جديد محل القديم لزيادة مساهمته فى نقل تجارة مصر الخارجية.

(1) د. محمدى أبو السعود و / مصطفى رشيد، دور الأسطول التجارى المصرى فى نقل التجارة الخارجية المنقولة بحراً، المؤتمر العلمى السنوى العشرون (صناعة الخدمات فى الوطن العربى) رؤية مستقبلية، جامعة الدول العربية، القاهرة 2-22 أبريل 2004، ص2 وما بعدها.

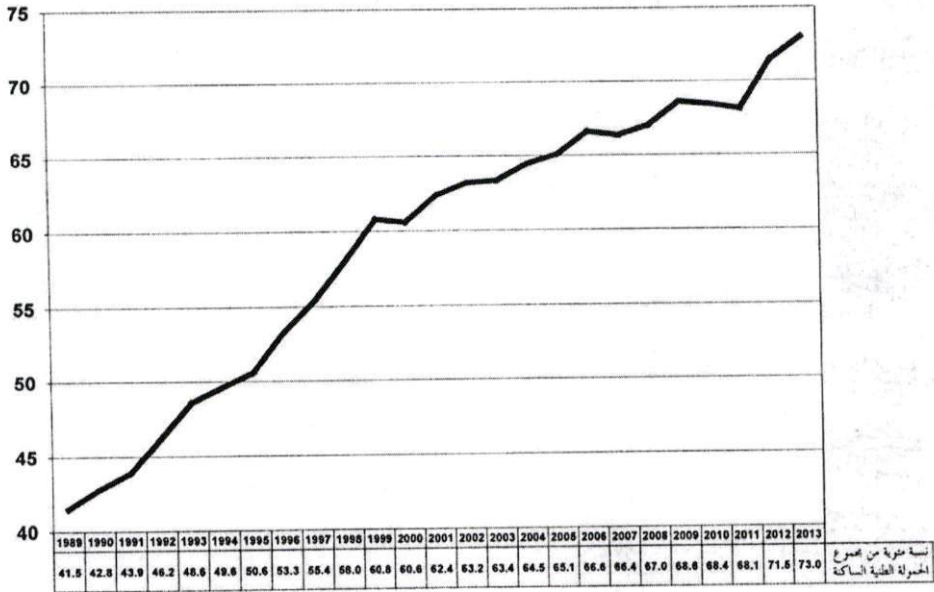
(2) د. عصام الدين بدوى، التحديات التى تواجه النقل البحرى المصرى، ندوة الجمعية البحرية المصرية، شهر فبراير، الإسكندرية، 2004، ص3.

(3) راجع مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، التقرير السنوى للتجارة الخارجية المصرية، أعداد متفرقة.

- تشجيع القطاع الخاص المصرى على الاستثمارات فى مجال تملك السفن أو إيجارها مع تشجيع السفن على رفع العلم المصرى.
  - تدعيم صناعة إصلاح وبناء السفن فى مصر ليكون لها نصيب من السوق العالمى، عبر الاستفادة من تجارب الآخرين، خصوصاً فى صناعة بناء السفن، وتدريب الكوادر البشرية طبقاً للمستويات العالمية.<sup>(1)</sup>
- وفى إطار تنشيط صناعة النقل البحرى، نلاحظ أن العديد من الدول تستخدم سفناً ترفع أعلاماً أجنبية، وتزداد نسبته من الحصة العالمية من الأسطول البحرى الدولى<sup>(2)</sup>، وهو ما يوضحه الشكل البيانى التالى رقمه (14):

#### شكل رقم (14)

الحصة العالمية من الأسطول الذى يرفع أعلاماً أجنبية (أرقام بداية السنوات، نسبة مئوية من مجموع الحمولة الطننية الساكنة، 1989-2013)



المصدر: الأونكتاد، استعراض النقل البحرى، أعداد مختلفة.

(<sup>1</sup>) د. السيد عبد الجليل، الأسطول البحرى والتحديات المُتقبلة، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، المجلد 24، العدد 48، الإسكندرية، مصر، ص3 وما بعدها.

(1) UNCTAD: Review of Maritime Transport, 2014. Available at: [unctad.org/en/Publications Library/ rmt2014-en.Pdf](http://unctad.org/en/Publications Library/ rmt2014-en.Pdf).



هذا، ويبلغ حجم صناعة السفن في مصر، نحو 100 مليون دولار تقريباً بنسبة 0,08% من حصة السوق العالمي، وفقاً لتقارير أجنبية، ويعمل بها حوالي 9800 عامل، إضافة إلى أنها تتسم بالمحلية لعدم خروج المنتجات المصرية للسوق العالمي، في الوقت الذي ينخفض فيه الطلب الداخلي، وهو ما يعد مؤشراً على ضعف استراتيجيات التسويق، والقدرة التنافسية العالمية.<sup>(1)</sup>

ما تقدم أدى إلى ضعف الكفاءة الفنية للأسطول التجارى المصرى ، مثل غيره من الأساطيل العربية، والتي منها من هو متفوق علينا، بحسب الجدول التالى:

### جدول رقم (10)

متوسط الكفاءة الفنية لأساطيل الدول العربية بناءً على تقارير التفتيش المعلنة لمذكرات التفاهم المختلفة الأساسية بالعالم "باريس، طوكيو، حرس الحدود الأمريكى".<sup>(2)</sup>

مسلسل الدولة (العلم)	عدد السفن التى تم فحصها	متوسط كفاءة السفن محلياً	متوسط كفاءة السفن العلم
1 الكويت	15	73.007	67.301
2 السعودية	17	66.091	61.814
قطر	10	70.2	59.023
الإمارات	10	64.338	58.136
البحرين	5	69.67	56.772
3 مصر	32	61.864	22.504
4 تونس	9	67.543	54.884
5 المغرب	31	57.629	51.707
6 لبنان	20	59.574	50.986
7 الجزائر	22	55.118	47.388
8 سوريا	40	52.809	46.724
9 جزر القمر	83	43.81	43.405
الأردن	4	59.413	39.568
ليبيا	8	45.725	36.352

المصدر: معتز عبد المعبود، بورصة الموانئ العربية، عدد 1 أبريل 2008— ص 71.

(1) مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، أكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، 2000.  
(2) / معتز عبد المعبود، بورصة الموانئ، مجلة الموانئ العربية، عدد 1 أبريل 2008، ص 71.

تأسيساً على ما تقدم، ينبغي أن تعمل الجهات المسؤولة على تطوير صناعة النقل البحري، على اتخاذ العديد من الإجراءات ، يمكن أن نذكر بعض منها، على النحو التالي<sup>(1)</sup>:

- 1- التخطيط والتوسع فى تكوين تحالفات استراتيجية بين شركات خطوط الحاويات مع زيادة أسطول ناقلات غاز البترول LPG والغاز الطبيعي LNG لزيادة اكتشافات حقول الغاز والاتجاه إلى التوسع فى استخدام الغاز كمصدر للطاقة.
- 2- الاتجاه نحو اندماج شركات الملاحة لتكوين كيانات قوية قادرة على المنافسة مع التخطيط لاستخدام السفن ذات الحمولات الكبيرة للاستفادة من وفورات الحجم الكبير مع الاهتمام بأسطول سفن الصيد من حيث العدد والتنوع (سفن صيد بأعلى البحار - سفن صيد بالمياه الإقليمية).
- 3- إعادة توصيف العمالة البحرية لسفن الصيد وتوحيد جهة الإشراف على البحارة وسفن الصيد واليخوت السياحية.
- 4- تشجيع القطاع الخاص المصرى على الاستثمار فى مجال تملك السفن بالتنسيق مع البنوك الوطنية والمؤسسات المالية المصرية وحثها على تمويل شراء السفن بأنواعها.
- 5- الاهتمام بالتنمية البشرية والتدريب لرفع كفاءة وقدرة ومهارة العمالة البحرية فى الأداء، تمشياً مع معدلات وجودة الأداء طبقاً لمؤشرات ومقاييس الأداء العمالية ووفقاً لمتطلبات المعاهدات الدولية مثل (ISPS)، (ISM) ، (STCW) والالتزام بالتعليمات التى تصدرها (IMO) فى هذا الشأن.
- 6- خفض نسبة سفن الأسطول المصرى التى تجاوز عمرها 15 سنة لمواجهة متطلبات السلامة البحرية والتمشى مع الاشتراطات التى تضعها سلطة رقابة

(1) / محمد يسرى قنديل، مرجع سابق ذكره، ص6 وما بعدها.



الميناء على السفن التي ترد إلى موانئها. بالإضافة إلى خفض تكاليف التشغيل والصيانة، مما يقلل العبء على الاقتصاد القومي ومشغلي السفن.

7- توفر العنصر البشري المؤهل الذي يعتبر الضمان الوحيد لسلامة تشغيل السفن وصيانة معداتها وأجهزتها والمسئول أيضاً عن سلامة بضائعها وركابها والبيئة البحرية التي تعمل فيها هذه السفن. حيث إن بناء هذا العنصر البشري وإكسابه التأهيل والتدريب الجيد والمهارات الأساسية يحتاج إلى فترات إعداد وتأهيل طويلة.

8- الاهتمام بالتكنولوجيا الحديثة المستخدمة في بناء السفن لتحديث الأسطول المصرى مما يؤدي إلى زيادة نسبة مساهمته في نقل التجارة الخارجية والحد من شدة المنافسة التي تواجهه من السفن الأجنبية في ظل ظهور السفن الحديثة ذات الأحجام الكبيرة والمواصفات المتطورة.

9- تواجد الترسانات البحرية القادرة على استيعاب التكنولوجيا والاستفادة من الموقع المتميز لمصر بما يؤهلها لتكون مركزاً محورياً بالمنطقة.

بيد أن قطاع النقل البحرى المصرى، اعتمد سياسة لتطوير وتعظيم دور الأسطول البحرى بموافقة المجلس الأعلى للموانئ، واتخذ قرارات لتتفيذها، وهى:

- أ- تشجيع القطاعين العام والخاص بالاستثمار فى مجال تملك وإيجار السفن وتشجيعها على رفع العلم المصرى مع تقديم التسهيلات الجاذبة، مما يؤدي إلى زيادة مساهمة الأسطول فى حجم التجارة المنقولة بحراً.
- ب- تنشيط ودعم صناعة إصلاح وبناء السفن والصناعات التكميلية، ولعل السفينة
- ج- "إيجى جلورى" التي أنشأت فى الترسانة البحرية فى الإسكندرية أمرٌ مهم وبادرة أمل<sup>(1)</sup>.

(1) انظر موقع الترسانة البحرية فى الإسكندرية، على الرابط التالى: [www.alexyard.com.eg](http://www.alexyard.com.eg)

د- التوجه نحو الاندماجات والتحالفات بين الشركات في مجال النقل البحري لخلق كيانات قادرة على المنافسة عالمياً.  
ثالثاً: تأهيل الكوادر البشرية:

تؤكد الأدبيات الاقتصادية بأن رأس المال البشري يُعد أفضل أنواع رأس المال قيمة<sup>(1)</sup>. فهو مفتاح تقدم الأمم والشعوب. لذا فإن إعداد وتأهيل الكوادر البشرية في صناعة النقل البحري في مصر باتت مطلباً ومحوراً أساسياً لتعزيز كفاءة هذه الصناعة الهامة في مصر<sup>(2)</sup>.

فالكثير من العاملين في هذا القطاع ليسوا مدربين جيداً، كما أن تساهل الهيئات البحرية في منح إجازات العمل البحري، حتى من غير المتخصصين أدى إلى وجود عناصر بشرية تفتقد إلى معايير العمل البحري.

لما سبق جاءت الاتفاقية الدولية لإصدار شهادات التدريب والمراقبة المتعلقة بالبحارة "STCW" لتضع جُملة من المعايير للتدريب وإصدار الشهادات وأيضاً المراقبة<sup>(3)</sup>.

ووفقاً للقواعد الدولية للتأهيل (STCW)<sup>(4)</sup>، ينبغي اتخاذ الإجراءات التالية :

1- تفعيل الدور الرقابي لهيئة السلامة البحرية في تأهيل البحارة بما يضمن جدية التدريب والتأهيل.

2- إصدار التشريعات البحرية التي تتواءم مع الاتفاقيات الدولية.

---

(2) Fredric H. Harison, Human Resurces as The Wellth of Nations, investment in Human Capital, American Economic Review 51, March 1961, pp. 30-31.

(2) دراسة لقطاع النقل البحري بعنوان، تنمية الكوادر البشرية لخدمات النقل البحري وخلق الكفاءات والمهارات لمواجهة الاحتياجات وسوق العمل على المستوى الدولي والإقليمي، أغسطس 2004. ودراسة أخرى: كيفية تنمية الموارد البشرية لرفع الأداء بميناء الإسكندرية، أغسطس 2004.

(4) International Maritime Organisation "IMO": International Convention on Standards of Training, Certification and Watch Keeping For Seafares "Stcw", a doption: 7July1978, Entry into Force: 28 April 1984, Mator revisions in 1995 and 2010. Available at:- www.imo.org.

(4) وزارة النقل المصرية، قطاع النقل البحري. الرابط التالي: www.Mts.gov.eg

3- مزيد من الاهتمام بالتدريب وخاصة التدريب العملى مع توفير سفن حديثة بالتعاون مع مؤسسات التمويل الدولية وبرامج الدعم الفنى العالمية فى هذا المجال.

4- دراسة تفعيل نقابة للبحارة تعمل على الحفاظ على حقوقهم وإدارة وتسويق العمالة البحرية على المستويين المحلى والعالمى.

5- تم إشهار مؤسسة منكوبى الكوارث البحرية للعاملين المصريين على السفن المصرية والأجنبية لصرف التعويضات لهم ولذويهم.

إن تطوير وتحديث صناعة النقل البحرى فى مصر، يتطلب تدريب الكوادر البشرية والإنفاق والاستثمار فيها، والتي ستكون ليس فقط ركيزة الانطلاقة نحو صناعة بحرية متميزة وإنما ركيزة وانطلاق نحو عصر اقتصاد المعرفة والتطور التكنولوجى والعلمى<sup>(1)</sup>.

هذا وتمثل العمالة البحرية عنصر هام وفعال فى صناعة النقل البحرى واستثمار تلك العمالة سوف يعود بالفائدة على الدولة وعلى جميع القائمين فى هذا المجال، الأمر الذي يتطلب رعاية تلك العمالة رعاية ذات طبيعة خاصة تتفق وصعوبة العمل البحرى ولزيادة الوعى بهذا العنصر الهام فى إطار الاتفاقيات والمعاهدات الدولية<sup>(2)</sup>.

لما سبق، فقد لعب قطاع النقل البحرى المصرى دوراً مهماً فى محاولة تأهيل وتدريب العمالة البحرية، على النحو التالى<sup>(3)</sup>:

- قام قطاع النقل البحرى بدراسة الانضمام إلى اتفاقية العمل البحرى 2006 بحضور ممثلى الجهات المعنية بالعمالة البحرية (وانتهى الرأى إلى الموافقة

(1) د. إبراهيم عبد الله عبد الرؤوف، اقتصاد المعرفة والاستثمار فى رأس المال البشرى - دراسة تحليلية مقارنة مع التطبيق على مصر، مجلة مصر المعاصر، 2015، ص3.

(2) لمزيد من التفصيل: أنظر مؤتمر العمالة البحرية بين التشريع والتفعيل (رعاية وحماية وتشغيل، 13 فبراير 2013، الأكاديمية البحرية، الإسكندرية، مصر، 2013.

(3) قطاع النقل البحرى، وتعزيز محور العمالة البحرية، وزارة النقل، مصر، 2016.

من حيث المبدأ على الانضمام للاتفاقية علماً بأن معظم التشريعات المصرية السارية ذات الصلة تتواءم مع أحكام الاتفاقية.

- تم مخاطبة وزارة القوى العاملة بأهمية الإسراع فى اتخاذ إجراءات التصديق على الاتفاقية بالتنسيق مع وزارة الخارجية تجنباً لاحتجاز السفن المصرية فى موانئ الدول المنضمة للاتفاقية حال التردد عليها، هذا إلى جانب ضمان حصول البحارة على حقوقهم التى كفلتها الاتفاقية لهم.
- يحافظ قطاع النقل البحرى بصفة دورية على حضور الاجتماعات التى تعقد بمنظمة العمل الدولية للوقوف على موقف تنفيذ الاتفاقية وأى مستجدات فى هذا الشأن.

- عقد برامج تدريبية مستمرة لنقل مهارات العاملين فى النقل البحرى.

رابعاً: تحديث وتطوير التشريعات بما يتفق والاتفاقات الدولية:

ذكرنا من قبل بأن التشريعات البحرية تعد عائقاً فى سبيل تطور صناعة النقل البحرى فى مصر. وبالتالي فإن تعديل تلك التشريعات بما يتفق والاتفاقات الدولية من ناحية، وبما يسمح بمشاركة القطاع الخاص من ناحية أخرى بات ضرورة ملحة. خصوصاً فى ظل التكاليف الضخمة التى تتطلبها صناعة النقل البحرى بمختلف عناصره (الميناء - السفينة - البضائع والخدمات البحرية).<sup>(1)</sup>

أيضاً، فإن معظم الدول التى حققت طفرات هائلة فى امتلاكها للسفن وتطوير موانئها اعتمدت قوانين للتأجير التمويلى كماليزيا وروسيا وغيرها.<sup>(2)</sup>

لذا فإن التعديلات ينبغى أن تضع تنظيماً للإيجار التمويلى فى النقل البحرى نظراً لأهميته التمويلية الكبرى.

(1) د. محمد السيد الفقى، تطور قواعد قانون النقل البحرى تحت تأثير استخدام الحاويات، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد 1، الإسكندرية، مصر، 1992، ص 211.

(2) د. وحيد عبد اللطيف، نحو مستقبل تمويلى أفضل فى النقل البحرى، مرجع سابق ذكره، ص 10 وما بعدها.

على ما سبق، فإن تفعيل الاتفاقات الدولية وتعديل التشريعات الوطنية أصبحت محوراً أساسياً من محاور تعزيز كفاءة صناعة النقل البحري في مصر. (1) ونظراً لأهمية إصدار وتعديل التشريعات البحرية يقوم قطاع النقل البحري بالتنسيق مع هيئات الموانئ والهيئة المصرية لسلامة الملاحة وكذلك الجهات المعنية بالدولة لإعداد صياغة مشاريع القوانين والقرارات المنظمة لممارسة أنشطة النقل البحري وكذا إعادة النظر في القوانين والقرارات الحالية لتتواءم مع المتغيرات الوطنية والدولية وبما يحقق استراتيجية وأهداف النقل البحري وتتقسم هذه التشريعات إلى: (2)

المجموعة الأولى: إصدار التشريعات الوطنية لتفعيل الاتفاقيات الدولية التي تتضمن إليها مصر.

المجموعة الثانية: شروط وضوابط منح تراخيص ممارسة نشاط النقل البحري والأعمال المرتبطة بها.

المجموعة الثالثة: تحديد مقابل الانتفاع بالتراخيص.

المجموعة الرابعة: تحديد مقابل خدمات النقل البحري بهيئات الموانئ المصرية.

أيضاً، فإن قطاع النقل البحري يعمل على تفعيل الاتفاقات الدولية على المستويين الدولي والإقليمي، عبر الموافقة على بنود المنظمة البحرية الدولية "imo" (3) والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية "EMSA" (4)، وكذلك المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط "REMPEC" وأيضاً منظمة العمل الدولية "ILO".

(1) استراتيجية تعزيز النق البحري المصري، وزارة النقل، مصر، 2016.

(2) مركز الاستشارات والبحوث، قطاع النقل البحري، مصر، 2016.

(3) انظر موقع المنظمة البحرية الدولية، على الرابط التالي:

[www.imo.org/en/pages/Default.aspx](http://www.imo.org/en/pages/Default.aspx)

(4) انظر موقع الوكالة الدولية للسلامة البحرية، على الرابط التالي: [www.emsa.europ.eu/](http://www.emsa.europ.eu/)



على المستوى الإقليمي: تسعى وزارة النقل (قطاع النقل البحري) إلى تدعيم العلاقات الخارجية على المستوى الإقليمي من خلال التواجد الدائم وتبادل الرأي في الموضوعات التي تناقش في الاجتماعات التي تعقدها المنظمات والاتحادات الإقليمية ومنها:

- جامعة الدول العربية واللجان التابعة لها.
  - تجمع الكوميسا (دول جنوب وشرق أفريقيا COMESA)
  - مفوضية الاتحاد الأفريقي.
  - اتحاد الموانئ البحرية العربية.
  - اتحاد موانئ شمال أفريقيا.
  - الاتحاد العربي لغرف الملاحة.
  - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (ESCWA).
  - منظمة البحر الأحمر لمكافحة التلوث.
  - المركز الإقليمي لمكافحة التلوث بالبحر المتوسط (REMPEC).
  - منظمة الموانئ السياحية (MEDCRUISE).
  - مذكرة تفاهم رقابة دولة الميناء لدول جنوب وشرق البحر المتوسط (PSC).
  - مفوضية الاتحاد الأوروبي.
  - الاتحاد من أجل المتوسط.
  - التعاون الأورومتوسطي.
- خامساً: تطوير الخدمات البحرية:

يمكن القول، بأن الخدمات الملاحية التي تؤدي للسفن والبضائع من الأنشطة الأساسية والضرورية والمحورية التي تلعب دوراً بارزاً في تعزيز كفاءة صناعة النقل البحري.<sup>(1)</sup>

---

(1) Oxford economies, The economic impact of The Uk Maritime Services Sector, May 2015, P.P 9-12. Available at: www. British

وبالنظر إلى الخدمات الملاحية التي تقدمها الموانئ المصرية، نجدتها تتسم بضعف كفاءتها الفنية وعدم تطورها تقنياً وتكنولوجياً، وهو ما يؤدي إلى ضعف الطلب عليها من قبل شركات النقل البحري الدولية.<sup>(1)</sup>

لذا، ينبغي العمل على تدعيم وتطوير الخدمات البحرية عبر فتح أسواق خدمات النقل البحري ما يؤدي إلى زيادة تنافسيتها من أجل الاستئثار بحصة من الطلب المتزايد على خدمات النقل البحري،

أيضاً، فقد ذكرنا سابقاً بأن منظومة خدمات النقل البحري تتكون من خدمات الشحن والتفريغ، الوكالة الملاحية، أعمال صيانة وإصلاح السفن، تموسن السفن، التخزين وغيرها.<sup>(2)</sup>

غير أن جودة خدمات النقل البحري تتوقف على عدة نقاط<sup>(3)</sup>:

- سرعة الأداء.

- دقة الأداء.

- تكلفة الأداء.

- عالمية الأداء.

وفضلاً على ما تقدم، هناك معايير ومؤشرات لقياس جودة الخدمات البحرية يمكن أن نذكر، منها:<sup>(4)</sup>

- كفاءة وفعالية عملية التخليص الجمركي ومراقبة عبور البضائع على المعابر الحدودية.

---

ports.org.uk/system/files/do\_couments/combined-The-economic-impact-of-The-Uk-Maritime-Services-Sector.pdf.

(1) محمد يسرى قنديل، مرجع سابق، ص9.

(2) أسعد مبارك حسين ومنجد عباس محمد، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد الثاني، 2015، ص161 وما بعدها.

(3) د. محمد محرم، دور الخدمة الفنية داخل الموانئ البحرية في منظومة النقل البحري المصري، مقال منشور بمجلة انترناشيونال ريفيو، على موقعها على الإنترنت على الرابط التالي:

[www.inter-review.com/Magazin-show-637-ar.html](http://www.inter-review.com/Magazin-show-637-ar.html).

(4) معين الزغبى، تعزيز القدرة التنافسية في الموانئ البحرية العربية - تطوير الموانئ والخدمات اللوجيستية، ملتقى المنظومة الحديثة في إدارة الموانئ (اللوجيستيات - الجمارك - التحكم)، العقبة - الأردن، 7-9 مارس 2011.

- كفاءة ونوعية خدمات النقل والبنية التحتية.
- مدى استخدام تكنولوجيا المعلومات فى تقديم الخدمات اللوجستية بسهولة وبأسعار معقولة لترتيب مرور البضائع.
- الاختصاص فى صناعة الخدمات اللوجستية المحلية (مثل شركات النقل، وسطاء الجمارك).
- القدرة على تتبع وتعقب البضائع.
- تكلفة الخدمات اللوجستية المحلية (النقل المحلى، التخزين، التوزيع).
- المدد الزمنية لوصول البضائع إلى الوجهة النهائية.
- لما سبق، ينبغى العمل على تطوير الخدمات الملاحية فى مصر، عبر اتخاذ الإجراءات التالية:
- دراسة إعادة هيكلة الخدمات البحرية مع تقديم تسهيلات للسفن المتردد على الميناء بهدف تقديم الخدمة لمستخدمى الميناء بكفاءة وسرعة وبأقل تكلفة بمشاركة القطاع الخاص.
- تبسيط الإجراءات الإدارية المقدمة داخل بعض الموانئ وقلّة عدد الجهات التى يتم التعامل معها داخل الميناء.
- توافر خدمات الموانئ والخدمات المعاونة المتعلقة بالسفن والمكونة من المعدات المختلفة المستخدمة فى جمع مراحل شحن وتفريغ السفينة ومرحلة المخازن والمساحات داخل الميناء ومرحلة النقل من وإلى الميناء. كما تستخدم للحكم على أداء الموانئ البحرية، والتي تساعد على تقليل زمن بقاء البضائع/ الحاويات فى الميناء Cargo Dwell Time وزيادة النسبة المتاحة للتشغيل من المعدات المتوافرة فى الميناء، مثل الأوناش وغيرها وخفض التكلفة الإجمالية لمرور البضائع أو الحاويات بالموانئ، وهى تشمل تكاليف الانتظار والتخزين والأرضية والتحميل/ التفريغ. مما يؤدى إلى زيادة معدلات التحميل والتفريغ للبضائع والحاويات إلى ومن السفن.
- تواجد البنية الأساسية للموانئ التى تمكن من ربطها بوسائل النقل الأخرى بالتالى تكون حلقة فى منظومة النقل متعدد الوسائط بما يدعم قدرتها التنافسية بين الموانئ العالميه فى هذا المجال.

- تواجد مجموعات من الكفاءات والمعرفة والتي تكون مجموعات من المجالس الاستشارية وبيوت الخبرة ومخططي البنية الأساسية، والخبراء فى مجال الإدارة والقانون وغيرها، مما يحقق الحرية الكاملة فى اتخاذ القرارات أو الإجراءات والتصرفات اللازمة التى تؤدى إلى حسن الإدارة وتطوير الأداء والقدرة التنافسية مع الموائى الأجنبية.

- مراجعة اجراءات وآليات عمل كل مكون من مكونات سلسلة النقل والتزويد وتحسينه.

- وضع معايير أداء تشغيلية ومؤسسية.

- التوافق مع المتطلبات الإقليمية والدولية والاهتمام بالبعد الإقليمي والدولى فى تحديد معايير عمل كل نشاط من أنشطة مكونات سلسلة النقل والتزويد.

- تطوير وتحسين إجراءات وممارسات أعمال التخليص على البضائع.

- تطوير خدمات النقل واستخدام شاحنات حديثة ومجهزة.

- تدريب كافة العاملين فى مجالات النقل والتوزيع بما فيهم السائقين على مفاهيم النقل المتعدد.

الخاتمة ونتائج الدراسة

حاولنا من خلال دراستنا استيضاح الدور الذي يمكن أن تساهم به صناعة النقل البحرى فى الاقتصاد المصرى، خصوصاً فى ظل المتغيرات المحلية والدولية وعلى رأسها، انتشار ظاهرة تحوية البضائع والنقل متعدد الوسائط وكذلك اتفاقية تحرير الخدمات البحرية واندماج الشركات الملاحية العالمية .... وغيرها.

أيضاً، يلعب النقل البحرى كما ذكرنا سابقاً دوراً مهماً فى تحقيق التنمية الاقتصادية للشعوب التى تطل على البحار، عبر توفير النقد الأجنبي وزيادة الناتج المحلى وتوفير فرص العمل وتحسين شبكة الطرق والتنمية العمرانية ... وغيره.

لما سبق، فقد آثرنا تقسيم دراستنا إلى فصولٍ ثلاثة: فى الفصل الأول: تناولنا بالدراسة والتحليل ماهية صناعة النقل البحرى وأهميتها فى التجارة الدولية، وذلك بالتركيز على تتبع التطور الحاصل فى النقل البحرى عالمياً وإقليمياً. فضلاً عن التطرق نحو معرفة حجم الأسطول العالمى وملكيته والأثر فى

التجارة الدولية. وانتقلنا بعد ذلك إلى الفصل الثاني من الدراسة: لنبرز ونحلل صناعة النقل البحري في مصر وأثر المتغيرات المحلية والدولية على قطاعنا البحري. وفي الفصل الثالث: عرضنا لأبرز محددات تعزيز كفاءة النقل البحري في مصر، وكذلك معرفة المشكلات التي تواجه تلك الصناعة ومحاولة التغلب عليها.

تأسيساً على ما تقدم، يمكننا استيلاء العديد من النتائج المهمة، يمكن أن نعرض لبعض منها، على النحو التالي:

أولاً: يُمثل قطاع النقل البحري محوراً رئيسياً للنشاط الاقتصادي وركيزة هامة تؤثر في كافة القطاعات الإنتاجية، فأكثر من 90% من تجارة مصر الخارجية تمر من خلاله.

ثانياً: إن الاهتمام بالموانئ المصرية وتطويرها فنياً وتكنولوجياً يجعلها عامل جذب للتجارة العالمية، كما يجعلها أكثر قدرة على المنافسة في سوق النقل البحري.

ثالثاً: يُعتبر تحديث وتطوير الأسطول البحري التجارى المصرى أمر هام لمواكبة التطورات التكنولوجية في هذا الصدد، ويجعله أكثر قدرة ليس فقط على نقل تجارة مصر للعالم، وإنما المساهمة كذلك في نقل التجارة الخارجية للدول الأخرى، وهو ما ينعكس إيجاباً على الاقتصاد المصرى.

رابعاً: يُعانى الاقتصاد المصرى من العديد من المشكلات الاقتصادية، خصوصاً السنوات من 2011 وحتى لحظة كتابتنا لهذه الدراسة، الأمر الذى يتطلب الاهتمام بصناعة النقل البحري، نظراً لدورها المهم في دخول النقد الأجنبي إلى مصر، والذى تعاني البلاد من نقصه حالياً، وكذلك مساهمتها في خلق فرص العمل وتقليل معدلات البطالة.

خامساً: يُعد العنصر البشرى الركيزة الأساسية نحو تطوير أي نشاط اقتصادي، ومنها بالطبع صناعة النقل البحري. لذا فإن الاهتمام به وتدريبه جيداً وتعليمه المستمر سيُسهم بشكلٍ فعالٍ في تعزيز كفاءة تلك الصناعة في مصر.



سادساً: إن التكامل البحرى العربى وزيادة التعاون فى قطاع النقل البحرى، سيُسهم بشكل كبير فى تعزيز تنافسية صناعة النقل البحرى المصرى والعربى على الصعيدين الإقليمى والدولى.

سابعاً: تُعد الخدمات البحرىة عنصراً مهماً فى صناعة النقل البحرى. لذا ينبغى العمل على إنشاء شركات ملاحية حديثة مع تركيز الاهتمام على خدمات النقل الحاويات واستخدام الطرق الحديثة فى التمويل، وعلى رأسها الإيجار التمويلى.

ثامناً: أظهرت الدراسة أهمية القطاع الخاص ودوره الكبير فى صناعة النقل البحرى. إذ أن الاستثمار فى تلك الصناعة يتطلب أموالاً ضخمة قد تعجز عنها الكثير من الحكومات، ولذا ينبغى وضع الاستراتيجيات والتخطيط الجيد لجذب المستثمرين للمساهمة فى هذا القطاع.

تاسعاً: إن أهم ما تتسم به صناعة النقل البحرى حالياً، انتشار السفن ذات الأحجام الكبيرة "سفن الحاويات". لذا ينبغى العمل على امتلاك تلك السفن نظراً لكونها تُدر عائداً أفضل من غيرها.

عاشراً: إن تراجع حجم التجارة العالمية فى السنوات الأخيرة، ينبغى ألا يجعلنا نتباطئ فى تطوير وتحديث قطاع النقل البحرى. إذ تتوقع المؤسسات الاقتصادية الدولية، وعلى رأسها صندوق النقد الدولى ومنظمة التجارة العالمية تحسُّن التجارة الدولية مستقبلاً. لذا يتعين الاستعداد لذلك.

حادى عشر: إن الأنشطة الرئيسة المساعدة لصناعة النقل البحرى، تتمثل فى السفينة والميناء والبضاعة. ولذا ينبغى العمل على تطوير وتحديث تلك الأنشطة.

ثانى عشر: تمتلك مصر عدداً لا بأس به من السفن وصل إلى نحو 152 سفينة عاملة وغير عاملة، وهذا يؤكد إمكانية التطوير والتحديث والتجديد لهذه السفن.

ثالث عشر: تتسم السفن المصرىة بارتفاع متوسط أعمارها، الأمر الذى يضعف من قدرتها على المساهمة فى التجارة الدولية.

رابع عشر: تُمثل الموانئ البحرىة العمود الفقرى للتجارة الخارجىة للدولة، ورغم ذلك فإن الموانئ المصرىة لم تصل بعد إلى المستوى المطلوب. لذا تسعى

الحكومة المصرية مؤخرًا نحو تطوير تلك الموانئ وكذلك زيادة أعدادها من أجل العمل على استيعاب جزء من حركة النقل البحري الدولي.

خامس عشر: هناك العديد من المتغيرات المحلية والدولية التي تؤثر على صناعة النقل البحري، أبرزها: انتشار ظاهرة تحوية البضائع، والنقل متعدد الوسائط، واتفاقية الجاتس، وتزايد العولمة في أنشطة التصنيع و انتشار الصراعات الإقليمية والإرهاب.

سادس عشر: إن قطاع النقل البحري المصري يواجه مشكلات متعددة يأتي على رأسها، مشكلة التمويل، وطول عمر الأسطول التجاري، ضعف كفاءة الخدمات البحرية وعلى رأسها نشاط الشحن والتفريغ وضعف أعمال صيانة وإصلاح السفن وتمويلها.

سابع عشر: لا يمكن تطوير صناعة النقل البحري في مصر دون الاهتمام بالمحاور التالية:

- الموانئ البحرية المصرية.
- الأسطول التجاري المصري.
- تأهيل العناصر البشرية العاملة.
- مواكبة التشريعات المصرية والاتفاقات الدولية.
- تطوير الخدمات البحرية.

## قائمة المراجع

أولاً : المراجع باللغة العربية :

### 1- المراجع والأبحاث المتخصصة:

أحمد مصطفى عمر، إعلام العولمة وتأثيراتها فى المستهلك، سلسلة كتب المستقبل العربى، العدد24، الطبعة الثانية، 2004.

أسامة السيد شندى، نشاط النقل البحرى فى مصر، النشرة الاقتصادية، بنك مصر، السنة الثالثة والأربعون، العدد الثانى، 2000.

استراتيجية تعزيز النقل البحرى المصرى، وزارة النقل، مصر، 2016.

أسعد مبارك حسين ومنجد عباس محمد، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد الثانى، 2015.

اسكوا: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربى آسيا، آثار الاتفاق بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل، الأمم المتحدة، نيويورك، 2001.

الأمم المتحدة مجلس التجارة والتنمية، التطورات والاتجاهات الأخيرة فى النقل البحرى الدولى التى تؤثر فى تجارة البلدان النامية، يونيه 2013.

الأونكتاد، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية " استعراض النقل البحرى، 2013.

الأونكتاد: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Container Intelligence Monthly، فى أعداد مختلفة.

الأونكتاد تجميع أجرته أمانة استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services وأعداد سابقة من استعراض النقل البحرى، 2010، 2011، 2013.

الأونكتاد: النقل متعدد الوسائط والنقل بالحاويات، الأمم المتحدة، نيويورك، 1984.

المنظمة العربية للتنمية الإدارية، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل في الدول العربية، القاهرة، 2005.

الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، مصر .

بنك معلومات قطاع النقل البحري، الرئيسي السيسى يطلق إشارة البدء لمشروع تطوير شرق بورسعيد 28-11-2015، وزارة النقل، مصر، 2015.

ثناء محمود عبد الحميد، دراسة تحليلية لأثر العولمة على مستقبل قطاع النقل البحري المصري، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2005

حامد أحمد حامد حمدي، الآثار الاقتصادية لاتفاقية تحرير التجارة في الخدمات "الجاتس" على مستقبل النقل البحري المصري، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2004.

حسن بحر أحمد إدريس، أثر اتفاقية الجاتس على خدمات النقل البحري المصري، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والنقل البحري، الإسكندرية، 2005.

د. إبراهيم عبد الله عبد الرؤوف، اقتصاد المعرفة والاستثمار في رأس المال البشري - دراسة تحليلية مقارنة مع التطبيق على مصر، مجلة مصر المعاصر، 2015.

د. أحمد عبد العزيز ود. جاسم زكريا، العولمة الاقتصادية وتأثيراتها على الدول العربية، مجلة الإدارة والاقتصاد، العدد السادس والثمانون، 2011.

د. أحمد عبد المنصف، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي الإسكوا، 2 ديسمبر، بيروت، 2004.

- د. السيد عبد الجليل، الأسطول البحرى والتحديات المُتقبلة، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، المجلد 24، العدد 48، الإسكندرية، مصر.
- د. أيمن النحرولى، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعى، الإسكندرية، 2009.
- د. سمىة بدوى، اقتصاديات النقل البحرى فى العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، مصر، 2005.
- د. سمىة بدوى، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ فى ظل المنافسة العالمية، الإسكندرية، مطبعة المعارف، 2000.
- د. شريف محمد على أحمد، أثر النقل البحرى على التجارة الخارجية بمصر، مجلة مصر المعاصرة، مصر، مج 94، عدد 472، 2003.
- د. شريف محمد ماهر عثمان هيكل، إعادة هيكلة التنظيمات الحديثة لمواكبة التغيرات السريعة والمتلاحقة بالموانئ الحديثة، الندوة الدولية الحادية والعشرون للموانئ: البحرية، التحديات وآفاق المستقبل، والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ومعهد تدريب الموانئ، الإسكندرية، 2008.
- د. صلاح الدين إسماعيل، تسعير خدمات الموانئ البحرية، مركز الخبرات، القاهرة، 2007.
- د. محمد السيد الفقى، تطور قواعد قانون النقل البحرى تحت تأثير استخدام الحاويات، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد 1، الإسكندرية، مصر، 1992.
- د. محمد على إبراهيم، دور اللوجيستيات فى دعم القدرة التنافسية للموانئ، ملتقى المنظومة الحديثة فى إدارة الموانئ (اللوغيستات - الجمارك - التحكميم)، العقبة، الأردن، 7-9 مارس 2011.



- د. محمد محلام، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية فى منظومة النقل البحرى، المؤتمر الدولى السادس والعشرون للموانئ والنقل البحرى "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، 7-9 فبراير 2010، فندق هيلتون جرير، الإسكندرية، مصر، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
- د. محمدى أبو السعود و / مصطفى رشيد، دور الأسطول التجارى المصرى فى نقل التجارة الخارجية المنقولة بحراً، المؤتمر العلمى السنوى العشرون، صناعة الخدمات فى الوطن العربى - رؤية مستقبلية، كلية التجارة جامعة المنصورة، جامعة الدول العربية، القاهرة، مصر، 20/22 أبريل، 2004.
- د. محمود زنبوغة، أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط فى تنمية التجارة البنية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22- العدد الثانى - 2006.
- د. منير هندى، الفكر الحديث فى هيكل تمويل الشركات، منشأة دار المعارف، مصر، 2005.
- د. حمادة فريد منصور، مقدمة فى اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، مصر، 1998.
- د. شريف محمد على، أثر النقل البحرى على التجارة الخارجية بمصر، مجلة مصر المعاصرة، عدد 472، القاهرة، مصر، 2003.
- د. محمد محرم، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية فى منظومة النقل البحرى المصرى، المؤتمر الدولى السادس والعشرون للموانئ والنقل البحرى "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، خلال الفترة من 7-10 فبراير 2010.
- رصاص حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحرى العربى ومدى التكيف معها، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة وهران، الجزائر، 2012/2013.

- سهام منير سليم، تقييم سياسة الانفتاح الاقتصادى فى مصر، المؤتمر العلمى السنوى الثانى (الانفتاح الاقتصادى بين الإنتاج والاستهلاك)، مصر، 1982.
- طه شلبي، النقل البحرى وأثره على التجارة الخارجية لمصر، مجلة إدارة الأعمال مصر، العدد 98، 2002
- على محمد عدة، أثر تحرير خدمات النقل البحرى الدولى على الكفاءة الاقتصادية للموانئ السورية (بالتطبيق على مينائى اللاذقية وطرطوس) المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية، مصر، عدد1، 2011.
- قطاع النقل البحرى المصرى ، دراسة بعنوان تنمية الأسطول التجارى البحرى الوطنى فى ظل التطور التكنولوجى لصناعة النقل البحرى وخدمات التجارة البحرية فى منظومة النقل الدولى، نوفمبر 2000.
- قطاع النقل البحرى، دراسة بعنوان، تنمية الكوادر البشرية لخدمات النقل البحرى وخلق الكفاءات والمهارات لمواجهة الاحتياجات وسوق العمل على المستوى الدولى والإقليمى، أغسطس 2004.
- قطاع النقل البحرى، وتعزيز محور العمالة البحرية، وزارة النقل، مصر، 2016.
- قطاع النقل البحرى، وتنمية الموارد البشرية لرفع الأداء بميناء الإسكندرية، أغسطس 2004.
- محمد على صادق البتانونى، أهمية تحديث الأسطول المصرى التجارى مع إشارة خاصة لسفن الخطوط المنتظمة، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لنيل درجة الماجستير، الإسكندرية، مصر، 2001.
- محمد عوض خليفة، نظرة مرجعية شاملة على الاتجاهات الحديثة للنقل بالحاويات وإنشاء الموانئ المحورية لتدوالها، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، علوم البحار، مجلد20، 2009م/1430هـ .

مختار السويفى، سفن الخطوط المنتظمة - أنواعها ومواصفاتها ودورها فى عمليات التصدير والاستيراد، مجلة إدارة الأعمال، مصر، العدد 54، 1991.

مركز الاستشارات والبحوث، قطاع النقل البحرى، مصر، 2016.

مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، من واقع وتحليلات الدراسات التى أجريت فى مجال تطوير الأسطول المصرى، خلال الفترة من 1982 وحتى 2007.

مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، أكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، 2000.

مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، التقرير السنوى للتجارة الخارجية المصرية، أعداد متفرقة.

مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، الدراسات التى أجريت فى مجال تطوير الأسطول المصرى، خلال الفترة من 1982 - 2007، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، الإسكندرية، مصر.

مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، وزارة النقل فى مصر، نمو حركة التجارة المصرية من خلال النقل بالحاويات وأثر ذلك على ازدياد الطلب على النقل على سفن الحاويات، يناير 2000.

مركز البحوث والاستشارات، دراسة بعنوان تنمية الأسطول التجارى البحرى الوطنى فى ظل التطور التكنولوجى لصناعة النقل البحرى وخدمات التجارة البحرية فى منظومة النقل الدولى، أكاديمية النقل البحرى، 2000.

مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، النقل البحرى فى إطار منظمة التجارة العالمية، السعودية، أكتوبر 2009.

مروة صلاح الدين فهمى، الاختيارات المثلى لتنمية قطاع النقل البحرى فى مصر، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد، جامعة القاهرة، مصر.

معتز عبد المعبود، بورصة الموانئ، مجلة الموانئ العربية، عدد 1 ، أبريل 2008.

هشام محمود بدوى، رؤية مستقبلية للنقل البحرى المصرى فى ضوء اتفاقية تحرير تجارة الخدمات Gats، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولى واللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الإسكندرية، 2006.

وفاء شطا، الأسطول البحرى التجارى، مجلة هيئة ميناء دمياط، العدد الرابع عشر، 2015.

## 2- أبحاث الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت) ومواقع الانترنت:

أ. خونى رايح وأ. حسانى رقية، واقعى وأفاق التمويل التأجيرى فى الجزائر وأهميته كبديل تمويلى لقطاع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، الملتقى الدولى متطلبات تأهيل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة فى الدول العربية، 17-18 أبريل 2006، الجزائر. على الرابط التالى:

[www.microfinancinggateway.org](http://www.microfinancinggateway.org).

آفاق الاقتصاد العالمى، أكتوبر 2015. على الرابط التالى:  
<https://www.imf.org/external/arabic/pubs/ft/weo/2015/02/pdf/texta.pdf>

الترسانة البحرية فى الإسكندرية، على الرابط التالى:  
[www.alexyard.com.eg](http://www.alexyard.com.eg)

الدراسات التى أجريت على الموانئ المصرية. على الرابط:  
[www.MTS.gov.eg](http://www.MTS.gov.eg)

المنظمة البحرية الدولية، على الرابط التالى:  
[www.imo.org/en/pages/Default.aspx](http://www.imo.org/en/pages/Default.aspx)

الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية وإحصاءاتها، على الرابط التالى:  
[www.eams.gov.eg](http://www.eams.gov.eg)

- الوكالة الدوائية للسلامة البحرية، على الرابط التالي:  
[www.emsa.europ.eu/](http://www.emsa.europ.eu/)
- د. أحمد عبد المنصف و أ/ عبد الله فهميم، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي، معهد النقل الدولي واللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، بيروت، لبنان، 2004، ص4. على الرابط التالي:  
[www.arabfcs.org/db/bin/doc-doc-pdf-51.pdf](http://www.arabfcs.org/db/bin/doc-doc-pdf-51.pdf).
- د. محمد محرم، دور الخدمة الفنية داخل الموانئ البحرية فى منظومة النقل البحري المصري، مقال منشور بمجلة انترناشيونال ريفيو، على موقعها على الإنترنت على الرابط التالي:-  
[www.inter-review.com/Magazin-show-637-ar.html](http://www.inter-review.com/Magazin-show-637-ar.html).
- د. منجد عباس محمد على، التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري على المستوى العالمى والمحلى، جامعة البحر الأحمر، 2016. على الرابط التالي:  
[Munjedabbas.blogspot.com/2015/05/blog-post-2.htm](http://Munjedabbas.blogspot.com/2015/05/blog-post-2.htm)
- غرفة ملاحية الإسكندرية محاضر اجتماعات لجان التوكيلات الملاحية - الشحن والتفريغ، ، 2007، على الرابط التالي: [www.inter-review.com](http://www.inter-review.com) .
- فهد اليقمنى، ارتفاع حدة المنافسة فى سوق النقل البحري يدفع الشركات الصغيرة نحو الاندماج فى ظل التحديات، مقال بجريدة الشرق الأوسط، 25 صفر 1436هـ الموافق 17 ديسمبر 2014، على الرابط التالي:  
[aawsat.com/home/article/](http://aawsat.com/home/article/)
- قطاع النقل البحري المصري الدراسة التي أجراها ، بعنوان تحديد الحجم الأمثل لوحدات الأسطول الوطنى لنقل البضائع، سبتمبر 1985. على الرابط التالي:  
[www.mts.gov.eg](http://www.mts.gov.eg)
- محمد عبد المنعم، ترحيب واسع بالاتجاه لرفع العمر الافتراضى لسفن البضائع المصرية، مقال منشور بجريدة المال، 12 مايو 2013. على الرابط التالي:  
[www.almalnews.com](http://www.almalnews.com)



مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، تنمية الأسطول التجارى البحرى الوطنى فى ظل التطور التكنولوجى لصناعة النقل البحرى وخدمات التجارة البحرية فى منظومة النقل الدولى، نوفمبر 2000. على الرابط التالى: [www.embdb.gov.eg](http://www.embdb.gov.eg)

وزارة النقل المصرية. إحصاءات قطاع النقل البحرى المصرى، على الرابط التالى: [www.mts.gov.eg/ar/content/](http://www.mts.gov.eg/ar/content/)

وزارة النقل المصرية، قطاع النقل البحرى. الرابط التالى: [www.Mts.gov.eg](http://www.Mts.gov.eg).  
3- مؤتمرات وندوات:

د. وحيد عبد اللطيف شاهين، نحو مستقبل تمويل أفضل فى النقل البحرى مع دراسة حالة شركتى ايفرجرين ويومينج، المؤتمر الدولى السادس والعشرون للموانئ والنقل البحرى "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، 7-9 فبراير، 2010.

د. محمدى أبو السعود و أ/ مصطفى رشيد، دور الأسطول التجارى المصرى فى نقل التجارة الخارجية المنقولة بحراً، المؤتمر العلمى السنوى العشرون (صناعة الخدمات فى الوطن العربى) رؤية مستقبلية، جامعة الدول العربية، القاهرة 2-22 أبريل 2004.

د. عصام الدين بدوى، التحديات التى تواجه النقل البحرى المصرى، ندوة الجمعية البحرية المصرية، شهر فبراير، الإسكندرية، 2004.  
مؤتمر العمالة البحرية بين التشريع والتفعيل (رعاية وحماية وتشغيل، 13 فبراير 2013، الأكاديمية البحرية، الإسكندرية، مصر.

معين الزغبى، تعزيز القدرة التنافسية فى الموانئ البحرية العربية - تطوير الموانئ والخدمات اللوجيستية، ملتقى المنظومة الحديثة فى إدارة الموانئ (اللوجيستيات - الجمارك - التحكيم)، العقبة - الأردن، 7-9 مارس 2011.

#### 4- تقارير واحصاءات وبيانات :

اتحاد الموانئ البحرية العربية، موانئ مصر البحرية، على الرابط

التالى: [www.aspf.org.eg](http://www.aspf.org.eg)

إحصاءات قطاع النقل البحرى المصرى، وزارة النقل المصرية. على الرابط

التالى: [www.emdb.gov.eg](http://www.emdb.gov.eg)

إحصاءات قطاع النقل البحرى، وزارة النقل، مصر، 2015، على الرابط التالى:

[www.MTS.gov.eg](http://www.MTS.gov.eg)

الأمم المتحدة: تقارير لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، ، تقارير 2012،

2013. على الرابط التالى: [UNCTad.org/en/pages/Home.aspx](http://UNCTad.org/en/pages/Home.aspx)

التقارير الصادرة عن الأمم المتحدة بشأن صناعة النقل البحرى وهيكلها.

[www.un.org/ar/](http://www.un.org/ar/)

أمانة الأونكتاد تجميع أجرته، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وإلى

بيانات مستمدة من مصادر حكومية ومصادر صناعة الموانئ ذات الصلة

ومصادر متخصصة. وقدرات الأرقام استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر

سنة توافرت بيانات عنها، على الرابط التالى:

[Unctad.org/en/publications library/rmt2013-ar.pdf](http://Unctad.org/en/publications library/rmt2013-ar.pdf)

تقارير الأونكتاد، على الرابط التالى:

[UNCTAD.org/en/pages/home.aspx](http://UNCTAD.org/en/pages/home.aspx)

تقارير المركز الإقليمى للدراسات الاستراتيجية، على الرابط التالى:

[www.rcssmideast.org](http://www.rcssmideast.org)

تقرير النقل البحرى الدولى ، 2013.

دليل الموانئ البحرية وأهميتها، بنك المعلومات البحرى، مصر 2015.

قاعده بيانات قطاع النقل البحرى، وزارة النقل المصرية على الرابط التالى:

[www.MTS.gov.eg](http://www.MTS.gov.eg)

قائمة الموانئ مصر البحرية وأهميتها، على الرابط التالى: وكذلك،

<https://ar.wikipedia.org/>

مفاوضات اتفاق التجارة فى الخدمات والنقل البحرى على الرابط التالى:  
[www.wto.org](http://www.wto.org).

هيئات الموانئ المصرية، قطاع النقل البحرى، وزارة النقل، 2015.

5- مجلات ومقالات:

مجلة الشحن البحرى، مجلة متخصصة فى النقل البحرى فى المنطقة العربية،  
على الرابط التالى:-[www.inter-review.com/Magazine-show-260-ar.html](http://www.inter-review.com/Magazine-show-260-ar.html).

مجلة ميناء دمياط، العدد السابع عشر، العام السادس، 2016. على الرابط  
التالى: [www.dpa.gov.eg](http://www.dpa.gov.eg).

مقال بعنوان، توقيع الاتفاقية النهائية لدمج "فيلا" مع النقل البحرى لتكون رابع  
أكبر شركة نقل بحرى فى العالم، جريدة الخبر، على الرابط التالى:  
[www.alkhobartimes.com](http://www.alkhobartimes.com)

مقال بعنوان، المصاعب والمشاكل التى تواجه صناعة النقل البحرى العربى  
ومقترحات الحل، مجلة انترناشيونال ريفيو، على الرابط التالى: [www.inter-renew.com/magazine-show-htm](http://www.inter-renew.com/magazine-show-htm)

ثانياً: المراجع باللغة الإنجليزية:

**Amy Belasco**, The Cost of Iraq, Afghanistan, and other Global war on Terror Operations Science 9/11, congressional research services, December 8, 2014. Available at: [https:// www.fas.org/sgp/crs/pdf](https://www.fas.org/sgp/crs/pdf).

**Andrew Forbes**, the strategic importance seaborne trade and shipping, paper's in Australian Mari Time Affairs, Australia, 2002, p.p35:40. Available at: <https://www.navy.gov.au>.

**Australian Shipowners Association**. The economic contribution of the Australian Maritime industry, February, 2015, pp. Available at: [www.pwc.com.au](http://www.pwc.com.au).

**Barsan E., Surugiu F. and Dragomir C.**, Factors of Human Resources Competitiveness in Maritime

Transport, international Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, volume 6 - Number1, March 2012, PP. 89 : 90.

**Based on Drewry Shipping Consultants**, Container Market Annual Review and Forecast 2008/2009, and Clarkson Research Services, Container Intelligence Monthly, Various Issues.

**Bernhofen DM, El-sahliz and Kneller R**, Estima – Ting the effects of the Container Revolution on world Trade, Center for Economic Studies and ifo institute for economic Research, 2013.

**Brian J. CuDahy**, The Containers ship Revolution, Transportations Research Board of the international Academies, Washing ton, September – October 2006.

**Charles W. Mitchell**, impact of the Expansion of the panama canal: An Engineering Analysis, A thesis to the faculty of the University of Delaware in partial fulfillment of the requirements for the degree of master of civil engineering, 2011. <http://www.could.edu>.

**Chialin Sien and Georges S. Akpan**, Liberization of Maritime Trans port Services: Directions and options For Asia, National University of Singapore, pp. 18: 20. Available at: [Siteresources.worldbank.org/intarnett Rade/resources/ Maritime.pdf](http://Siteresources.worldbank.org/intarnettRade/resources/Maritime.pdf).

**Common Wealth Business Council**, Africa infrastructure investment Report, ISBN978-0-9570432-6-8, London, March, 2013.

**Daniel M. Bernhofen and Zouheir Elsahi and Richard Kneller**, Estimating the effects of the container revolution on world trade, school of international service, American university, 2014, Available at: [www.american.edu/cas/economics/news/upload/Bernhofen-paper.pdf](http://www.american.edu/cas/economics/news/upload/Bernhofen-paper.pdf).

**Danish shipping statistics**, May 2015, available at: <http://www.shipowner.dk/en/presse/nyheder/skibsfarten-i-tal-May-2015/>

**David Widdowson and Stephen Holloway**, Maritime Transport Security Regulation: Policies, ProBABILITIES and Practicalities, World Customs journal, OECD, 2009, PP. Available at: [www.WorldCustomsjournal.org](http://www.WorldCustomsjournal.org).

**Duval Y and C Utoktham** (2011). Trade facilitation in Asia and the Pacific: which policies and measures affect trade costs the most? Staff working paper. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Bangkok, Available at: <http://unescap.org/tid/publication/swp111.pdf> (accessed 4 April 2013).

**Eric Heyman**, Container shipping – over capacity inevitable despite increasing demand, Deutsche Bank Research, Germany, April 25, 2006. Available at: [www.dbresearch.com](http://www.dbresearch.com).

**Fredric H. Harison**, Human Resources as The Wellth of Nations, investment in Human Capital, American Economic Review 51, March 1961.

**Gordon Wilmsmeier, Jan Hoffman and Ricardo J. Sanchez**, the impact of port characteristics on international Maritime transport Costs, Research in Transportation Economics, volume 16, 2006. Available at: [202.114.89.60/resources/pdf/2093.pdf](http://202.114.89.60/resources/pdf/2093.pdf).

**Group of 30 working group**, long-term finance and Economic Growth, ISBN 1-56708-160-6. Group of Thirty, Washington D.C, 2013.

**H.G Broad man**, GATS "Uruguay Round Accord on international trade and investment in services, world economy, Vol. 17, N3, May 1994.

**IMO**, Port Stat Control– An Update on imo's work in 2003, available at: [www.imo.org](http://www.imo.org).



- International Maritime Organisation "imo":**  
International Convention on Standards of Training, Certification and Watch Keeping For Seafares "Stcw", a doption: 7July1978, Entry into Force: 28 April 1984, Mator revisions in 1995 and 2010. Available at:- [www.imo.org](http://www.imo.org).
- International transport forum,** transport Outlook, Seamless transport for Greener Growth, OECD, 2012, available at: [www.Internationaltransportforum.Org/pub/12OutLook.Pdf](http://www.Internationaltransportforum.Org/pub/12OutLook.Pdf).
- Irina Harris and Yingli Wang and Haiyang Wang** ict in Multimodal transport and technological trend: Unleaching potential for the future, int.J.Produ.Ction Economics 159, 2015 available at: [www.sciencedirect.com/science/article/pii/S095527314002837](http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S095527314002837).
- James J. Corbett and James Winebrake,** the impact of Globalization on international maritime transport Activity, Global Forum on transport and Environment in Globalising World 10-12 November 2008, Guadalajara, Mexico, 2008 .
- Jan Hoffman, Patricia isa and Gabriel Pere Z,** Trade and Maritime Transport between Africa and South America, United Nations public=cations, March 2001. Available at: [repositrio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6376/S01030289-en.Pdf?](http://repositrio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6376/S01030289-en.Pdf?)
- Jane Korink and Patricia Sourdin,** Maritime Transport Costs and Their impact on Trade, OECD Working Paper, August 2009.
- Jean Paul Rodrigue,** Transportation, Globalization and international Trade, New York, U.S.A, 2013. Available at: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/html>.

- Kalid Nazery**, "To Lease or not to Lease", Ijara as available ship, Financing Structure, Marine Money Asia, Edition Volume3, issue14 July 03, 2008.
- Khalid, Nezery**, (2008). "Shopping For Ships: Ships Financing In Malaysia.
- Kia M., Shayan E. and Ghotb F.**, The importance operations, international journal of physical Distributions & Logistics Management, Vol. 30 No. 3/4, 2000, PP. 33:335. Available at: [web.itu.edu.tr/opimizasyon/cem.Pdf](http://web.itu.edu.tr/opimizasyon/cem.Pdf).
- Lloyd's List intelligence**, available at: [www.lloydslistintelligence.com/lint/index.html](http://www.lloydslistintelligence.com/lint/index.html).
- Maria Prandeka**, The Greek Maritime Trans port industry and its influence on The Greek economy, Eurobank Research, May 2014. Available at: [www.eurobank.Gr/upload/Reports/Economy Markets -Wp May 2014.pdf](http://www.eurobank.Gr/upload/Reports/Economy Markets -Wp May 2014.pdf).
- Martin Associates**, the local and regional economic impacts of the port of port land, March 2012. Available at: [https://www.portofportland.com/pdf pop/ trade -trans-studies-econmc-impact-2011.pdf](https://www.portofportland.com/pdf/pop/trade-trans-studies-econmc-impact-2011.pdf).
- Mary R. Brooks**, Liberalization in Maritime Trans port, international Transport Forum, OECD, Paris 2009. Available at: [www.international Transport forum.org/pub/pdf/09fpo2.pdf](http://www.international Transport forum.org/pub/pdf/09fpo2.pdf)
- Michel Audige**, Maritime Transport serving west and central African countries: trends and Issues, the worldbank and economic commission for Africa, August 1995,.[www.ssatp.org](http://www.ssatp.org).
- Mohammed A. Ali**, Globalization and industrial Relations of China, India, And South Korea: An Argument for diver Gence, University of Rhodeisl and, 20051. Available: [www.Uri.edu/research/irc/papers/Ali Globalization.pdf](http://www.Uri.edu/research/irc/papers/Ali Globalization.pdf).

- Monzel Jurgen**, The impact of the Economic and Financial Downturn on The Availability of Shipping Finance Options, international Transport Finance Consultant, Germany, 2009.
- OECD**, Competition in ports and port Services, structural Separation Report, 2011. Available at: [www.Oecd.org/regreform/Sector/48837794.pdf](http://www.Oecd.org/regreform/Sector/48837794.pdf).
- OECD**, Economic Conse Queneces of terrorism, 2002, pp. 117:120. Available at: [www.ledevoir.com](http://www.ledevoir.com).
- OECD**, Integration and Competition between Transport and Logistics Businesses, Trans port Research Centre Round table, 5-6 February 2009, itf, 2009, Available at: [www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org).
- Oxford economics**, the economics impact of the UK Maritime Services Sector: Ports, A report for maritime UK. February 2013, pp. 5:10. Available at: <http://www.ukchamberofshipping.com>.
- Oxford economies**, The economic impact of The Uk Maritime Services Sector, May 2015. Available at: [www. British ports.org.uk/system/files,/do couments/combined-The-economic-impact-of-The-Uk-Maritime-Services-Sector.pdf](http://www.Britishports.org.uk/system/files/documents/combined-The-economic-impact-of-The-Uk-Maritime-Services-Sector.pdf).
- Robert C. Shellburne**, The Global financial Crisis and its impact on Trade: the world and the European Emerging Economies, United Nations economic Commission For Europe, Geneva, Switzerland, September 2010. Available at: [https://www. Unece.org/fileadmin/DAM/oes/disc-papers/ ECE-DP - 2010 - 2.pdf](https://www.Unece.org/fileadmin/DAM/oes/disc-papers/ECE-DP-2010-2.pdf).
- Swedish Maritime Administration**, Trade Facilitation and Maritime Transport: The Development Agenda, November 2009. Available at: [www.Kommers.se](http://www.Kommers.se)
- Thomas Wakeman and Michael Bomba**, Maritime Freight Transportation, National Economic Recovery, and Global Sustainability, Globalisation and

Transportation Journal, The news 269-July-August2010. Available at:- on Line pubs-Trbs.Trb.org/onlinepubs/Trnews/ Trnews269Marin Freight trans. Pdf.

**Transport and Logistics**, The economist, available at: [www.economist.com](http://www.economist.com)

**Unacted**, Development of multi modal transport and logistics services, Geneva, 2003, pp. 6:7.

**Unacted**, Review of Maritime Transport, 2013, available at: [Unctad.org/en/rmt2013/en-pdf](http://Unctad.org/en/rmt2013/en-pdf).

**UNCTAD** Trade and Development Report 2014. Forecast.

**UNCTAD**, Development of Multimodal Transport and Logis-Tics, Report by The UNCTAD Secretariat, Geneva, 24-62 September 2003, P.P4:6. Available at: [unctad.org/en/docs/c3em20d\\_en.Pdf](http://unctad.org/en/docs/c3em20d_en.Pdf).

**UNCTAD**, Review of Maritime Transport 2012.

**UNCTAD**, Review of Maritime transport 2014, united Nations, New York and Geneva, 2014. Available at: [UNCTAD.org/en/publications library/rmt 2014-en.pdf](http://UNCTAD.org/en/publications library/rmt 2014-en.pdf).

**UNCTED**, Review of Maritime Transport, 2013.

**United Nations Conference on Trade and Development**, Recent development "UncCTAD", Review of Maritime transport, 2014. Available at: [UnCtad.org/en/publications=library/rmt 2014-en.pdf](http://UnCtad.org/en/publications=library/rmt 2014-en.pdf).

**United Nations Conference on Trade and development**, Review of Maritime Transport, 2014.

**United Nations**, United Nations Conventions on international Multi Modal Transport of goods.

**Victor Asal. V Hastings**, "When Terrorism and Violence, Vol. 27, No. 4, August 2015.

**William Coyle and Nicole Ballenger**, Technological Changes in The Transportation Sector-effects on U.S Food and Agricultural Trade – A proceedings, United States, Department of Agriculture, Miscellaneous

Publication, Number 1566. Available at:  
[www.ers.usda.gov/media/920943/MP1566.pdf](http://www.ers.usda.gov/media/920943/MP1566.pdf).

**World Economic Forum**, Global Risks 2015 10th Edition, Strategic partner of the Global Risks 2015 report, Geneva, 2015, pp. 3:6. Available at:  
[www.weforum.org/risks](http://www.weforum.org/risks).

**World shipping Council**, 2013, available at:  
[www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org).

**World Trade Organization**, global growth 2015-2016.  
Available at: <https://www.Wto.org>.

**Zamroni Salim**, Foreign Direct investment in Indonesia's Maritime Sector, The economic Research Center, The Indonesian institute of sciences, Jakarta, September9, 2015, PP9:14. Available at:  
[Asiapacific.anu.edu.au/blogs/indonesiaproject/files/2015/Maritime-Sector.Pdf](http://Asiapacific.anu.edu.au/blogs/indonesiaproject/files/2015/Maritime-Sector.Pdf).